

DLR-TOURISTIK REPORT 2025

Ein Ausblick auf den deutschen Luftverkehr im Sommer 2025



Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	3
2. Touristischer Luftverkehr	5
3. Abflughäfen	6
4. Zielgebiete	7
5. Fluggesellschaften	10
6. Strecken	11
7. Impressum	13

1. Zusammenfassung

Merkmale des deutschen Luftverkehrs im Sommer 2025

→ **Prognose für den deutschen Luftverkehr:** Der Luftverkehr Deutschlands wird in diesem Sommer voraussichtlich zwar noch um 18,1% unter dem Wert von 2019 bleiben, aber gegenüber dem letzten Jahr um 3,0% steigen.

In die touristischen Destinationen werden dabei rund 5,8% mehr Flüge angeboten als 2019 und 3,3% mehr als im letzten Jahr. Während die Zahl der touristischen Flüge in die Türkei z. B. um 2,3% ansteigt und Ziele in den Balkan sogar um 16,1% wachsen, geht das touristische Angebot nach Nordafrika leicht zurück, und ein stärkerer Rückgang wird für die Karibik erwartet.

→ **Unterschiedliche Auswirkungen auf Flughäfen:** Die Gesamtentwicklung im Luftverkehr wirkt sich unterschiedlich auf die einzelnen deutschen Verkehrsflughäfen aus: Während sich der Flugverkehr ab Frankfurt langsam erholen und nur noch rund 8% unter den Werten von 2019 liegen wird, erholen sich andere Flughäfen noch nicht so schnell.

Auch wenn an zahlreichen Großflughäfen ein Wachstum gegenüber dem letzten Jahr zu erwarten ist, wird dieses meist noch unter dem Wert von 2019 liegen. Kleinere Flughäfen wie Memmingen und Niederrhein (Weeze) werden im Sommer jedoch das Aufkommen von 2019 deutlich überschreiten.

→ **Europa als Hauptzielregion:** Der Luftverkehr Deutschlands ist auf Europa konzentriert. Knapp 89% aller Flüge werden ein Ziel in Europa haben (einschließlich Deutschland mit 14,5%). Die aufkommensstärksten Zielländer sind dabei die touristisch geprägten Länder Spanien, die Türkei, Italien und Griechenland. Auch die Verkehre nach Bulgarien und Rumänien werden überdurchschnittlich zunehmen.

→ **Innerdeutscher Verkehr:** Der innerdeutsche Verkehr wird 2025 mit 4% wieder ansteigen, ist damit aber nur noch halb so aufkommensstark wie 2019. Andere große Zielländer wie die Türkei und Griechenland wachsen auch 2025 und haben das Vor-Corona-Niveau bereits wieder erreicht. Auch Italien und Portugal wachsen 2025 deutlich. Im Langstreckenverkehr werden die Verkehre in die USA dagegen geringfügig abnehmen.

ÜBERBLICK

Der Luftverkehr in Deutschland sinkt 2025 zwar voraussichtlich noch um 18,1% im Vergleich zu 2019, wächst aber gegenüber 2024 um 3,0%. Besonders touristische Ziele wie die Türkei und der Balkan verzeichnen Zuwächse, während der Verkehr nach Nordafrika und in die Karibik rückläufig ist. Frankfurt erholt sich langsam, kleinere Flughäfen überschreiten 2019er Werte. Der Fokus liegt auf Europa, vor allem Spanien, Türkei und Griechenland. Palma de Mallorca bleibt der wichtigste Zielflughafen. Lufthansa bleibt führend, verliert jedoch gegenüber 2019. Lufthansa und Eurowings dominieren den innerdeutschen Verkehr mit 96% Marktanteil. Auch kleinere Fluggesellschaften wie Sun Express und Air Dolomiti verzeichnen deutliche Zuwächse.

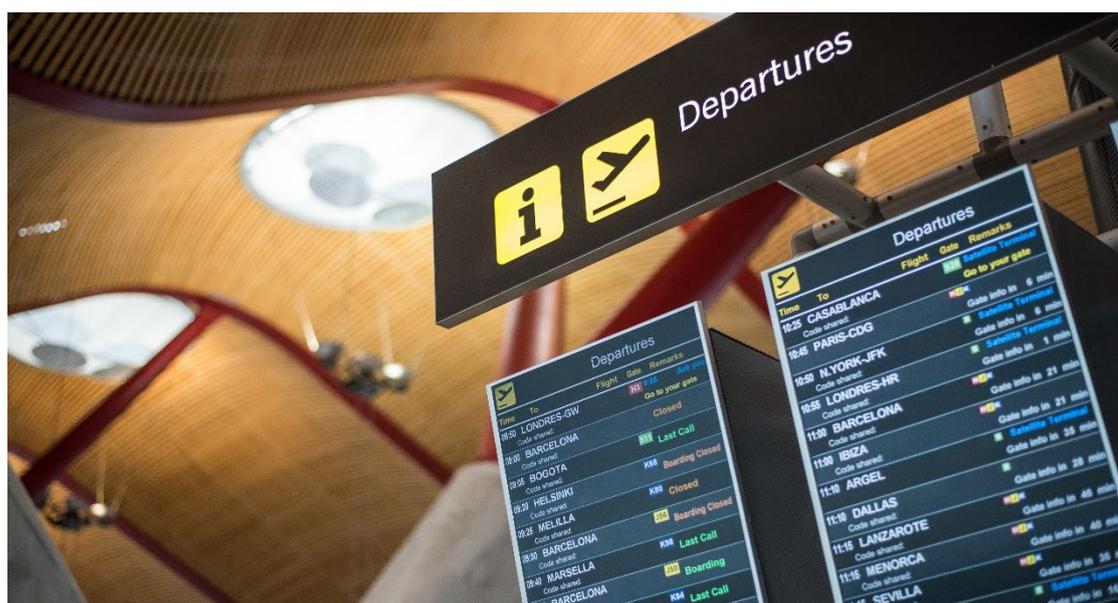
- ➔ **Top-Zielflughafen:** Wichtigster internationaler Zielflughafen wird weiterhin Palma de Mallorca sein, der mit insgesamt mehr als 3.500 geplanten Flügen im Juli 2025 von 24 deutschen Flughäfen angefliegen werden wird.

- ➔ **Fluggesellschaften im Sommer 2025:** Die deutsche Lufthansa wird auch im Sommer 2025 die meisten Flüge anbieten, gefolgt von Eurowings, Ryanair, Condor und Sun Express. Allerdings wird die Zahl der Lufthansaflüge um 19,6% unter dem Wert von 2019 liegen, bei Eurowings sind es sogar 30,5% weniger Flüge, und bei Ryanair ist die Anzahl um 13,9% geringer, auch wenn die meisten Gesellschaften bezogen auf das Jahr 2024 ein Wachstum verzeichnen können. Sun Express wird das Aufkommen von 2019 sogar um mehr als 57% überschreiten und Air Dolomiti um mehr als 53%.

- ➔ **Marktanteil im innerdeutschen Luftverkehr:** Im innerdeutschen Luftverkehr hat Lufthansa zusammen mit Eurowings einen Marktanteil bei den angebotenen Flügen im Juli 2025 von 96%.

- ➔ **Konkurrenz auf touristischen Strecken:** Auf vorwiegend touristischen Strecken fliegen oft mehrere Ferienfluggesellschaften und Low-Cost-Carrier parallel.

Luftverkehr im Sommer 2025: Wachstum in Europa und bei touristischen Zielen.



Hinweise zur Datengrundlage: Dieser Bericht gibt einen Überblick auf die Entwicklung des von den Airlines geplanten Luftverkehrsangebots in Europa und Deutschland mit einem Schwerpunkt auf mehr oder weniger touristische Ziele, basierend auf aktuellen Flugplandaten (7. Februar 2025). Obwohl zum jetzigen Zeitpunkt die Flugplanungen für den Sommer (Betrachtungszeitraum Juli 2025) schon weitgehend abgeschlossen sind, ist es wahrscheinlich und bereits teilweise durch die Airlines kommuniziert, dass noch einige Flüge durch kurzfristige Flugplananpassungen hinzukommen oder wegfallen werden. In normalen Vor-Corona-Zeiten betrafen diese Änderungen lediglich rund 1% aller Flüge. In den letzten Jahren lag die Zahl der gestrichenen Flüge jedoch deutlich höher. Besonders in Zeiten von Krisen kann es durch Verschiebungen und Anpassungen noch zu Veränderungen des Angebots kommen.

2. Touristischer Luftverkehr

➔ Je nach Zielflughafen beziehungsweise Zielland gibt es unterschiedliche Motivationen der Reisenden, dorthin zu fliegen. In Gebiete mit hoher touristischer Attraktion und guter Infrastruktur sind es eher Privat- und Urlaubsreisende, während es in Städte mit einem hohen Dienstleistungs- und Industriesektor eher Geschäftsreisende sind.

Unter touristischen Gesichtspunkten lassen sich die Länder in fünf Hauptgebiete gliedern (siehe **Tabelle 1**). So zählen in Europa Länder wie Spanien, Portugal, Griechenland, die Türkei oder Zypern und, in abgeschwächter Form, auch Italien als typische Warmwasserziele für Urlaubsreisende. Auf der Südseite des Mittelmeers kommt Nordafrika hinzu.

Im östlichen Europa sind die Balkanstaaten mit Rumänien und Bulgarien an der Schwarzmeerküste für Urlaubsreisende ein interessantes Ziel.

Auf der Langstrecke gibt es touristische Angebote, besonders in die Karibik sowie in Teile von Asien, Nordamerika und Afrika.

Schaut man sich die Gesamtheit der Flüge in die fünf Hauptzielgebiete an, so ergibt sich gegenüber 2019 ein Anstieg der Flüge um rund 5,8%, gegenüber dem letzten Jahr sind es 3,3%. Dabei gibt es einen deutlichen Anstieg in der Balkanregion, während die Karibik stark rückläufig ist.

Tabelle 1 – Touristische Zielgebiete nach Abflügen ab Deutschland im zeitlichen Vergleich.

	Juli 2019	Juli 2024	Juli 2025	Veränderung ggü. Vorjahr	
Mediterrane Warmwasserziele (o. TR)	20.599	19.843	20.500	657	3,3%
Türkei	5.461	6.808	6.964	156	2,3%
Balkan (BG, RO)	1.735	1.515	1.759	244	16,1%
Nordafrika	1.355	1.698	1.670	-28	-1,6%
Karibik	96	67	39	-28	-41,8%
Gesamt	29.246	29.931	30.932	1.001	3,3%

3. Abflughäfen

→ Das Wachstum variiert an den einzelnen Flughäfen deutlich; dabei kommt es sowohl zu Rückgängen als auch zu Steigerungen der Angebote.

Stärkere Zuwächse sind besonders an kleineren Flughäfen, wie zum Beispiel Karlsruhe, Hahn und Memmingen, zu erwarten. An den beiden Hubs Frankfurt und München wird ein Aufkommen erwartet, das bei 92% beziehungsweise 85% des Werts von 2019 liegt. Auch das Flugangebot an anderen deutschen Großflughäfen, wie Düsseldorf und Köln, wird noch 20-30% unter dem Wert von 2019 liegen, wie **Tabelle 2** zeigt.

Tabelle 2 – Vergleich der Abflüge von deutschen Flughäfen im zeitlichen Verlauf (jeweils im Juli).

Flughafen	Starts Juli 2019	Starts Juli 2024	Starts Juli 2025	Veränderung ggü. Vorjahr
Frankfurt	22.348	19.487	20.512	5,3%
München	17.953	14.583	15.230	4,4%
Berlin	11.438	7.643	7.672	0,4%
Düsseldorf	9.889	7.087	7.285	2,8%
Hamburg	6.257	5.163	5.079	-1,6%
Stuttgart	5.487	3.635	3.715	2,2%
Köln/Bonn	4.539	3.547	3.425	-3,4%
Hannover	2.502	1.879	1.872	-0,4%
Nürnberg	1.665	1.379	1.409	2,2%
Memmingen	518	873	989	13,3%
Dortmund	824	816	843	3,3%
Bremen	970	703	761	8,3%
Niederrein	390	654	691	5,7%
Leipzig	970	664	675	1,7%
Karlsruhe/Bad.	447	499	639	28,1%
Hahn	385	528	611	15,7%
Münster/Osnabrück	496	521	437	-16,1%
Dresden	676	370	350	-5,4%
Paderborn	341	302	212	-29,8%
Westerland	179	141	111	-21,3%
Erfurt	21	31	102	229,0%
Saarbrücken	216	135	102	-24,4%
Friedrichshafen	269	40	63	57,5%
Lübeck	0	0	35	---
Kassel	4	13	26	100,0%
Heringsdorf	19	8	12	50,0%
Rostock	66	15	4	-73,3%
Mannheim	97	0	0	0,0%
Gesamt	88.966	70.716	72.862	3,0%

4. Zielgebiete

➔ Im Sommer 2025 werden mit rund 89% die meisten Flüge zu Zielen innerhalb Europas, einschließlich Deutschland, angeboten – ein ähnlicher Anteilswert wie 2024 (siehe **Tabelle 3**).

Tabelle 3 – Vergleich der Abflüge ab Deutschland nach Zielgebiet im zeitlichen Verlauf (jeweils im Juli).

Zielgebiet	Starts Juli 2019	Starts Juli 2024	Starts Juli 2025	Veränderung ggü. Vorjahr	Anteil 2025
Deutschland	20.325	10.126	10.535	4,0%	14,5%
Europa (ohne D)	60.497	52.428	54.089	3,2%	74,2%
Mittlerer Osten	1.625	1.570	1.686	7,4%	2,3%
Nordamerika	2.769	2.811	2.765	-1,6%	3,8%
Asien	1.719	1.571	1.621	3,2%	2,2%
Nordafrika	1.355	1.698	1.670	-1,6%	2,3%
Afrika (Rest)	363	295	306	3,7%	0,4%
Karibik	96	67	39	-41,8%	0,1%
Mittel-/Südamerika	217	150	151	0,7%	0,2%
Gesamt	88.966	70.716	72.862	5,3%	100,0%

Während der innerdeutsche Verkehr wieder um vier Prozent ansteigt und voraussichtlich noch rund 48% unter dem Wert von 2019 liegen wird, steigt der Verkehr zu den europäischen Zielen gegenüber dem Vorjahr um rund drei Prozent und wird nur noch 10,6% unter dem Wert von 2019 liegen.

Außerhalb Europas steigt das Angebot zum Beispiel in den Mittleren Osten und hat das Niveau von 2019 wieder erreicht. Rückgänge gegenüber 2019 und 2024 wird es nach Nordamerika und in die Karibik geben.

Eine Betrachtung auf Länderebene (siehe **Tabelle 4**) zeigt, dass die meisten Starts ab Deutschland im innerdeutschen Verkehr stattfinden. Es folgen die aufkommensstärksten Zielländer in Europa mit Spanien und der Türkei. Aufkommensstärkstes nicht-europäisches Zielland ist die USA.

Tabelle 4 – Rangfolge der 25 aufkommensstärksten Zielländer nach Abflügen ab Deutschland im zeitlichen Verlauf (jeweils im Juli).

Rang	Zielland	Starts Juli 2019	Starts Juli 2024	Starts Juli 2025
1	Deutschland	20.325	10.126	10.535
2	Spanien	9.113	8.728	8.732
3	Türkei	5.461	6.808	6.964
4	Italien	6.550	5.481	5.826
5	Griechenland	3.190	3.896	4.050
6	Großbritannien	5.210	3.861	3.820
7	Frankreich	3.535	2.594	2.647
8	Österreich	3.235	2.039	2.178
9	USA	2.176	2.213	2.177
10	Schweiz	3.176	2.110	2.083
11	Polen	2.311	1.885	1.973
12	Portugal	1.627	1.554	1.664
13	Niederlande	1.870	1.727	1.663
14	Kroatien	1.338	1.415	1.451
15	Rumänien	1.127	893	1.024
16	Dänemark	1.122	901	916
17	Schweden	1.131	894	902
18	Ägypten	640	727	780
19	Bulgarien	608	622	735
20	Serbien	395	670	687
21	Irland	800	603	654
22	Norwegen	587	675	646
23	Finnland	731	625	644
24	Ungarn	775	517	620
25	Belgien	815	612	562

Dabei wird es jedoch Unterschiede in der Entwicklung zwischen Sommer 2024 und Sommer 2025 geben, wie **Tabelle 5** zeigt. In mehr als 50 der rund 90 von Deutschland aus angeflogenen Länder wird es einen Anstieg des Flugangebots geben, in 25 Länder einen Rückgang. In 10 Länder wird das Angebot unverändert bleiben. Einige Länder wie Belarus oder Kuba werden nicht mehr angeflogen, dafür gibt es wieder Angebote nach Panama und Jamaika.

Einen Rückgang von mehr als 50 Flügen im Juli wird es u.a. in die Nachbarländer Niederlande und Belgien geben, aber auch nach Großbritannien und in die USA werden es mehr als 30 Flüge weniger sein als im letzten Jahr.

Dafür gibt es Zuwächse von mehr als 400 Starts im innerdeutschen Verkehr, aber auch in die Ferienländer Italien, Türkei und Griechenland wird das Angebot stark erhöht.

Ebenso gibt es ein Wachstum in die Urlaubsländer Rumänien, Bulgarien und Portugal.

Tabelle 5 – Rangfolge der 25 Zielländer mit den stärksten Rückgängen (links) bzw. Anstiegen (rechts) an Abflügen ab Deutschland im Juli 2025 ggü. dem Vorjahr.

Rang	Zielland	Rückgang (Starts)	Rang	Zielland	Anstieg (Starts)
1	Niederlande	-64 -3,7%	1	Deutschland	409 4,0%
2	Marokko	-59 -13,0%	2	Italien	345 6,3%
3	Belgien	-50 -8,2%	3	Türkei	156 2,3%
4	Island	-44 -14,4%	4	Griechenland	154 4,0%
5	Großbritannien	-41 -1,1%	5	Österreich	139 6,8%
6	USA	-36 -1,6%	6	Rumänien	131 14,7%
7	China	-36 -9,4%	7	Bulgarien	113 18,2%
8	Iran	-31 -58,5%	8	Portugal	110 7,1%
9	Kuwait	-31 -58,5%	9	Ungarn	103 19,9%
10	Norwegen	-29 -4,3%	10	Tschechien	103 36,5%
11	Schweiz	-27 -1,3%	11	Bosnien	89 56,0%
12	Lettland	-26 -9,0%	12	Polen	88 4,7%
13	Georgien	-26 -18,6%	13	VAE	79 19,8%
14	Luxemburg	-19 -5,3%	14	Albanien	75 21,6%
15	Algerien	-14 -20,9%	15	Moldavien	66 57,9%
16	Kanada	-11 -2,1%	16	Frankreich	53 2,0%
17	Brasilien	-9 -10,7%	17	Ägypten	53 7,3%
18	Tunesien	-8 -1,8%	18	Irak	52 126,8%
19	Litauen	-6 -3,0%	19	Irland	51 8,5%
20	Dom. Rep.	-6 -15,0%	20	Zypern	44 23,9%
21	Oman	-5 -12,5%	21	Kroatien	36 2,5%
22	Nigeria	-4 -8,2%	22	Thailand	22 17,7%
23	Estland	-3 -1,8%	23	Vietnam	22 41,5%
24	Katar	-1 -0,3%	24	Aserbaidshjan	22 95,7%
25	Montenegro	-1 -1,1%	25	Slovenien	21 14,2%

5. Fluggesellschaften

➔ Eine Betrachtung auf Airline-Ebene (siehe **Tabelle 6**) zeigt, dass Lufthansa und Eurowings im Juli dieses Jahres rund 47% Anteil am Luftverkehrsmarkt Deutschlands haben werden. Während im Jahr 2019 Lufthansa und Eurowings rund 44.000 der knapp 89.000 Flüge in/ab Deutschland angeboten haben, sind es in diesem Sommer rund 34.000 aller ca. 73.000 Gesamtflüge. Betrachtet man zusätzlich noch die Fluggesellschaften Air Dolomiti auf Rang 6, Austrian Airlines auf Platz 10, Eurowings Discover auf Rang 12 sowie Swiss auf Platz 14, die ebenfalls zum Lufthansa-Konzern gehören, so kommen die sechs Gesellschaften auf einen Marktanteil von insgesamt über 54% der Flugangebote in Deutschland im Juli 2025.

Tabelle 6 – Rangfolge der 15 anteilsstärksten Fluggesellschaften im Juli 2025 im zeitlichen Vergleich.

Rang	Fluggesellschaft	Juli 2019	Juli 2024	Juli 2025	Veränderung ggü. Vorjahr
1	Deutsche Lufthansa AG	30.057	24.848	24.163	-2,8%
2	Eurowings GmbH	14.000	9.497	9.730	2,5%
3	Ryanair Ltd.	5.565	5.149	4.792	-6,9%
4	Condor Flugdienst GmbH	2.732	2.598	3.252	25,2%
5	SunExpress	1.894	2.757	2.987	8,3%
6	Air Dolomiti S.p.A. Aeree Regionali Europee	1.189	1.223	1.826	49,3%
7	Easyjet Airline Company Limited	5.111	1.315	1.668	26,8%
8	Pegasus Hava Tasimaciligi A.S.	894	1.248	1.467	17,5%
9	KLM Royal Dutch Airlines	1.354	1.329	1.294	-2,6%
10	Austrian Airlines AG dba Austrian	1.702	1.129	1.261	11,7%
11	TUIfly GmbH	1.796	1.236	1.256	1,6%
12	Eurowings Discover	---	1.106	1.239	12,0%
13	Turkish Airlines Inc.	1.648	1.585	1.235	-22,1%
14	SWISS International Air Lines Ltd	1.613	934	1.194	27,8%
15	British Airways p.l.c.	1.486	969	938	-3,2%
...					
	Gesamt	88.966	70.716	72.862	3,0%

Nach Lufthansa und Eurowings werden Ryanair und Condor auf Platz 3 und 4 die aufkommensstärksten Fluggesellschaften im Sommer in Deutschland sein. Während Ryanair das Angebot in Deutschland gegenüber dem letzten Jahr, aber auch gegenüber 2019, reduziert hat, hat Condor das Angebot deutlich erhöht. Beide liegen jedoch mit ca. 4.800 beziehungsweise ca. 3.300 Starts weit hinter den Angeboten von Lufthansa und Eurowings. Auf Platz 5 liegt die Ferienfluggesellschaft Sun Express vor Air Dolomiti mit rund 3.000 beziehungsweise 1.800 Starts, gefolgt von EasyJet, Pegasus und KLM. Dabei hat EasyJet das Angebot gegenüber 2019 um 67% drastisch reduziert.

Wizz Air erscheint in diesem Ranking der Top-15-Airlines diesmal nicht, da Wizz Air mit Wizz Air Malta eine neue Tochtergesellschaft gegründet hat und ihre Flüge nun aufteilt. Zusammen kommen die beiden Gesellschaften auf knapp 1.700 geplante Flüge in diesem Sommer und würden damit knapp vor EasyJet liegen.

6. Strecken

➔ Eine besondere Bedeutung kommt der Betrachtung einzelner Strecken unter dem Blickwinkel der Vielfalt beziehungsweise eines Mangels an Flugangeboten zu. Was hat sich verändert? Wie hoch ist die Bedienungshäufigkeit? Gibt es Wettbewerb unter den Fluggesellschaften, oder gibt es Alternativen? Das sind marktrelevante Fragen, auf die die folgenden Analysen Antworten geben.

So zeigt **Tabelle 7** die Anzahl der Flüge auf den Strecken im innerdeutschen Verkehr im Juli 2025. Auf 66 Strecken werden 10.535 Flüge angeboten. Davon sind 80,2% Lufthansa-Flüge und 15,5% Eurowings-Flüge, sodass beide Gesellschaften zusammen im innerdeutschen Verkehr auf einen Anteil von 95,7 % kommen. Die restlichen Flüge verteilen sich auf Zubringerflüge von Condor oder gehören zu kleineren Regionalgesellschaften.

Auf Strecken-Ebene betrachtet bedeutet das, dass von den 66 Strecken in diesem Sommer 56 nur von Lufthansa/Eurowings bedient werden. Vier weitere Strecken (zum Beispiel Saarbrücken – Hamburg und Saarbrücken – Berlin) werden ausschließlich von anderen Gesellschaften angeboten, während sechs Strecken im Wettbewerb befliegen werden. Letztere sind die Relationen zwischen Frankfurt und Berlin, Hamburg und München.

Tabelle 7 – Angebote der Fluggesellschaften auf den innerdeutschen Strecken im Juli 2025.

Werte in Klammern stellen die angebotenen Flüge von Lufthansa/Eurowings (LH/EW) dar. Werte, die nicht in Klammern stehen, werden durch andere Gesellschaften befliegen. Farbe Rot bedeutet: nur LH/EW, Weiß: ausschließlich andere Fluggesellschaften, Blau: LH/EW und andere parallel auf der Strecke.

	BER	BRE	CGN	DRS	DUS	FMO	FRA	GWT	HAJ	HAM	HDF	LEJ	MUC	NUE	SCN	STR
BER			(98)		(98)		62 (475)						(317)		32	(140)
BRE							(150)						(148)			(19)
CGN	(94)												(207)			
DRS					(14)		(117)						(106)			
DUS	(98)			(14)			(148)	(31)		(73)			(404)			
FMO													(100)			
FRA	62 (476)	(150)		(117)	(148)			(13)	(148)	62 (415)	(4)	(143)	62 (480)	(141)		(150)
GWT					(31)		(13)						(26)			(10)
HAJ							(148)						(145)			
HAM					(73)		62 (414)						(436)		8	(138)
HDF							(4)									
LEJ							(143)									
MUC	(318)	(148)	(207)	(106)	(405)	(100)	62 (480)	(26)	(145)	(437)						(148)
NUE							(141)									
SCN	32									8						
STR	(140)	(19)					(150)	(10)		(138)			(148)			

Anders sieht es auf mehr oder weniger touristisch geprägten Strecken aus. Hier arbeiten Reiseveranstalter mit unterschiedlichen Airlines zusammen. Ferienfluggesellschaften stehen dabei sowohl untereinander als auch mit Low-Cost-Carriern im Wettbewerb. **Tabelle 8** zeigt, dass auf einer Auswahl von Strecken zu den Kanaren und nach Mallorca häufig mehrere Gesellschaften einen Flughafen in diesen Gebieten bedienen (geplante Starts im Juli 2025).

Tabelle 8 – Abflüge von Airlines von den deutschen Flughäfen DUS, FRA und HAM auf ausgewählten Strecken zu den Kanaren und Mallorca im Juli 2025.

Düsseldorf

	Condor	Eurowings	Eurowings Discover	Lufthansa	Corendon Europe	Ryanair	TUI	Hahn Air	Marabu
Fuerteventura	18	16			9		17		
Gran Canaria	18	11					16		
Mallorca	155	271			14		62	2	

Frankfurt

	Condor	Eurowings	Eurowings Discover	Lufthansa	Corendon Europe	Ryanair	TUI	Hahn Air	Marabu
Fuerteventura	31		9				17		
Gran Canaria	31		17				17		
Mallorca	159		71	51			31		

Hamburg

	Condor	Eurowings	Eurowings Discover	Lufthansa	Corendon Europe	Ryanair	TUI	Hahn Air	Marabu
Fuerteventura			9						22
Gran Canaria	4	4							9
Mallorca	62	173				30			31

Im Langstreckenluftverkehr baut Eurowings das Angebot um 93 % aus – von 149 Flügen im Juli 2019 auf 288 Flüge im Juli 2025. Während diese Flüge 2019 nur von Düsseldorf aus starteten, bietet die neue Tochtergesellschaft Eurowings Discover seit 2022 nun Flüge von Frankfurt und seit Kurzem auch von München in diesem Segment an (siehe **Tabelle 9**).

Tabelle 9 – Entwicklung der Langstreckenverbindungen von EW / 4Y ab Deutschland 2019 vs. 2025.

Eurowings / Discover

	Frankfurt		Düsseldorf		München	
	Juli 2019	Juli 2025	Juli 2019	Juli 2025	Juli 2019	Juli 2025
Karibik		9	35			
Nordamerika		208	101			27
Mittel-/Südamerika						
Südostasien			13			
Südafrika		31				13
Gesamt		248	149			40

7. Impressum

Das DLR im Überblick

Das DLR ist das Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrt. Wir betreiben Forschung und Entwicklung in den Bereichen Luftfahrt, Raumfahrt, Energie, Verkehr, Sicherheit und Digitalisierung. Die Deutsche Raumfahrt-Agentur im DLR ist im Auftrag der Bundesregierung für die Planung und Umsetzung der deutschen Raumfahrtaktivitäten verantwortlich. Zwei DLR-Projekträger verwalten Förderprogramme und unterstützen den Wissenstransfer.

Klima, Mobilität und Technologie verändern sich weltweit. Das DLR nutzt die Kompetenzen seiner 54 Institute und Einrichtungen, um Lösungen für diese Herausforderungen zu entwickeln. Unsere mehr als 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben eine gemeinsame Mission: Wir erforschen Erde und Weltraum und entwickeln Technologien für eine nachhaltige Zukunft. Damit tragen wir zur Stärkung des Wissens- und Wirtschaftsstandortes Deutschland bei.

Institut für Luftverkehr

Das Institut für Luftverkehr erforscht die komplexen Zusammenhänge des Luftverkehrs und seiner Subsysteme und konzentriert sich dabei auf die Entwicklung von Szenarien, die makroökonomische Analyse des Luftverkehrssystems, die betriebswirtschaftliche Analyse sowie die Modellierung und Simulation des Flug- und Flottenbetriebs aus luftverkehrsökonomischer Sicht. Die Forschenden prognostizieren, gestalten und bewerten den Luftverkehr als Teil des gesamten Verkehrssystems und tragen so zur Steigerung der Nachhaltigkeit und Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems bei.

Das Institut integriert die ökologischen, ökonomischen, technologischen und sozialen Aspekte des Luftverkehrs und bündelt innerhalb des DLR die Expertise zur Analyse der Luftverkehrsmärkte und zur Bewertung der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs. Damit positioniert sich das Institut als kompetenter Partner für Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Herausgeber: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Luftverkehr.

Adresse:

Linder Höhe, 51147 Köln

Telefon: +49 2203 601-4554

E-Mail: luftverkehrsprognose@dlr.de

Autor: Dr. Peter Berster (peter.berster@dlr.de), Dr. Marc Gelhausen, Holger Pabst

DLR.de/lv

DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

Titelbild ist ein Symbolbild © stock.adobe.com/Elizaveta

Seite 4 © Freepik.com/HelloDavidPradoPerucha

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages