

DLR TOURISTIK REPORT 2026

Ein Ausblick auf den deutschen Luftverkehr im Sommer 2026



Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	3
2. Touristischer Luftverkehr	5
3. Abflughäfen	6
4. Zielgebiete	7
5. Fluggesellschaften	10
6. Strecken	11
7. Impressum	14

1. Zusammenfassung

Die Prognose für den deutschen Luftverkehr im Sommer 2026 zeigt ein leichtes Wachstum, bleibt jedoch weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. Besonders Urlaubsregionen und touristisch geprägte Zielgebiete entwickeln sich deutlich besser.

➔ **Gesamtentwicklung des deutschen und europäischen Luftverkehrs:** Unabhängig vom jeweiligen Reisezweck wird die Anzahl der Flüge ab Deutschland im Sommer 2026 voraussichtlich 16,8 % unter dem Niveau von 2019 liegen. Gegenüber 2025 bedeuten die fast 74.100 Starts jedoch ein Wachstum von 1,6 %. Für den Sommer (Juli) 2026 sind nach derzeitigem Stand in Westeuropa rund 638.000 Starts geplant. Damit wird etwa 99 % des Aufkommens von 2019 erreicht.

Im touristischen Segment werden ab Deutschland rund 9,4 % mehr Flüge als 2019 und 3,5 % mehr als 2025 angeboten. So steigt die Zahl der Flüge in die Türkei um 5,9 %, in den Balkan sogar um 11,9 % und nach Nordafrika um fast 15 %. Auch für die Karibik wird ein deutlich höheres Angebot erwartet.

➔ **Unterschiedliche Erholung der Flughäfen:** Die Entwicklung der Flüge wirkt sich nicht einheitlich auf die deutschen Flughäfen aus. Frankfurt erholt sich stärker und wird nur noch rund 5 % unter dem Wert von 2019 liegen. Andere Großflughäfen liegen zwar über dem Niveau von 2025, bleiben jedoch noch weit unter dem Vor-Corona-Niveau. Kleinere Flughäfen wie Memmingen und Weeze (Niederrhein) werden hingegen das Aufkommen von 2019 deutlich überschreiten. In Friedrichshafen ist ein deutlich erhöhtes Angebot im Vergleich zu 2025 zu beobachten.

➔ **Fokus auf europäische Ziele:** Der deutsche Luftverkehr konzentriert sich überwiegend auf Europa. Rund 88 % aller Flüge haben europäische Ziele, davon 14 % innerhalb Deutschlands. Die aufkommensstärksten Zielländer sind in dieser Reihenfolge die touristisch geprägten Länder Spanien, Türkei, Italien und Griechenland.

➔ **Starke Wachstumsregionen:** Die Verkehre nach Bulgarien und Rumänien werden überdurchschnittlich zunehmen. Länder wie die Türkei und Griechenland übertreffen 2026 bereits das Vor-Corona-Niveau um mehr als 30 %. Ägypten wächst ebenfalls deutlich. Im Langstreckenverkehr in die USA wird hingegen ein leichter Rückgang prognostiziert.

➔ **Top-Zielflughafen:** Palma de Mallorca bleibt der wichtigste internationale Zielflughafen, mit fast 3.550 geplanten Starts im Juli 2026 von 23 deutschen Flughäfen.

ÜBERBLICK SOMMER 2026

Der deutsche Luftverkehr wird im Sommer 2026 fast 17 Prozent unter 2019, aber leicht über 2025 liegen, mit starkem Wachstum auf touristischen Strecken, besonders in die Türkei, den Balkan, Nordafrika und die Karibik. Frankfurt Airport liegt nur noch fünf Prozent unter 2019, während kleinere Flughäfen wie Memmingen und Weeze (Niederrhein) das Vor-Corona-Niveau übertreffen. Rund 88 Prozent aller Flüge ab Deutschland gehen nach Europa, vor allem nach Spanien, Italien, Griechenland und in die Türkei. Lufthansa bleibt führend. Viele Flüge werden auf Tochtergesellschaften wie Eurowings, Discover Airlines, Lufthansa City Airlines oder Wizz Air Malta verlagert, und Palma de Mallorca bleibt der wichtigste internationale Zielflughafen.

➔ **Fluggesellschaften:** Die Lufthansa wird im Sommer 2026 die meisten Flüge anbieten, gefolgt von Eurowings, Ryanair, Condor und Sun Express. Allerdings wird die Zahl der Lufthansa-Flüge um 23,5 % unter dem Wert von 2019 liegen. Bei Eurowings sind es sogar 31,8 % weniger Flüge, und bei Ryanair ist die Anzahl der Flüge um 11,3 % geringer, obwohl die meisten Gesellschaften im Vergleich zum Jahr 2025 ein Wachstum verzeichnen können. Sun Express wird das Aufkommen von 2019 sogar um mehr als 62 % überschreiten, und Air Dolomiti wird mehr als 59 % über dem Vor-Corona-Niveau liegen. Nach der Gründung von Eurowings Discover, die neuerdings unter Discover Airlines auftritt, und Lufthansa City Airlines wurde ein Teil der Flüge von Eurowings und Lufthansa auf diese Tochtergesellschaften verlagert. Auch Wizz Air hat einen Teil seiner Flüge auf die neue Tochter Wizz Air Malta verlagert, dennoch kann die Airline insgesamt ein Wachstum von 58 % erzielen.

➔ **Innerdeutscher Verkehr und Marktanteile:** Im innerdeutschen Verkehr wird ein leichter Rückgang erwartet; das Aufkommen liegt nur noch bei etwa der Hälfte des Niveaus von 2019. Im innerdeutschen Verkehr werden nur wenige Strecken im Wettbewerb befliegen. Hier halten Lufthansa, Eurowings und Lufthansa City Airlines zusammen einen Marktanteil von 92 % bei den angebotenen Flügen im Juli 2026. Ergänzt wird das Angebot durch DAT und Flex Flight, die neben Zubringerflügen von Condor weitere innerdeutsche Strecken bedienen.

➔ **Wettbewerbsintensive touristische Routen:** Auf touristisch geprägten Strecken – etwa zu den Kanaren und nach Mallorca – sind häufig mehrere Ferienfluggesellschaften und Low-Cost-Carrier parallel tätig, sodass ein intensiver Wettbewerb besteht.

Deutscher
touristischer
Luftverkehr 2026
wächst stark.



Hinweise zur Datengrundlage: Dieser Bericht gibt einen Ausblick auf die Entwicklung des von den Fluggesellschaften geplanten Luftverkehrsangebots (Betrachtungszeitraum Juli 2026) in Europa und Deutschland mit einem Schwerpunkt auf hauptsächlich touristische Ziele, basierend auf aktuellen Flugplandaten (2. Februar 2026). Obwohl zum jetzigen Zeitpunkt die Flugplanungen für den Sommer schon weitgehend abgeschlossen sind, ist es wahrscheinlich und bereits teilweise durch die Fluggesellschaften kommuniziert, dass noch einige Flüge durch kurzfristige Flugplananpassungen hinzukommen oder wegfallen werden. In 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 zu Veränderungen des Angebots kommen.

2. Touristischer Luftverkehr

➔ Je nach Zielflughafen oder Zielland unterscheiden sich die Motivationen der Reisenden, dorthin zu fliegen. In Regionen mit hoher touristischer Attraktivität und entsprechender Infrastruktur handelt es sich überwiegend um Privat- und Urlaubsreisende, während in Städten mit stark ausgeprägtem Dienstleistungs- und Industriesektor eher Geschäftsreisende unterwegs sind.

Unter touristischen Gesichtspunkten lassen sich die Zielländer ab Deutschland in fünf Hauptgebiete gliedern (siehe **Tabelle 1**). In Europa zählen Länder wie Spanien, Portugal, Griechenland, Türkei und Zypern – in abgeschwächter Form auch Italien – zu typischen Warmwasserzielen für Urlaubsreisende. Auf der südlichen Mittelmeeraseite kommt Nordafrika hinzu.

Im Osten Europas bieten die Balkanstaaten mit Rumänien und Bulgarien an der Schwarzmeerküste interessante Ziele für deutsche Urlaubsreisende.

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

Betrachtet man die Gesamtheit der Flüge in diese Zielgebiete, ergibt sich gegenüber 2019 ein Anstieg um rund 9,4 %, im Vergleich zum Vorjahr beträgt das Wachstum 3,5 %. Prozentual besonders stark gegenüber dem Vorjahr steigen die Flüge in die Karibik, nach Nordafrika und in die Balkanstaaten.

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

	Juli 2019	Juli 2025	Juli 2026	Veränderung ggü. Vorjahr	
Mediterrane Warmwasserziele (ohne Türkei)	20.599	20.500	20.698	198	1,0 %
Türkei	5.461	6.964	7.378	414	5,9 %
Balkan (BG, RO)	1.735	1.759	1.968	209	11,9 %
Nordafrika	1.355	1.670	1.913	243	14,6 %
Karibik	96	39	50	11	28,2 %
Gesamt	29.246	30.932	32.007	1.075	3,5 %

3. Abflughäfen

➔ Das Wachstum wird an den deutschen Flughäfen variieren, wobei sowohl Rückgänge als auch Steigerungen des Flugangebots auftreten werden. Stärkere Zuwächse werden insbesondere an kleineren Flughäfen wie Karlsruhe und Weeze (Niederrhein) erwartet. An den beiden großen Hubs Frankfurt und München wird ein Aufkommen prognostiziert, das 95 % bzw. 87 % des Werts von 2019 erreicht. An anderen deutschen Großflughäfen, wie Düsseldorf und Köln, wird das Flugangebot voraussichtlich noch 20–30 % unter dem Niveau 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 2025	Starts Juli 2026	Veränderung ggü. Vorjahr
Frankfurt	22.348	20.512	21.234	3,5 %
München	17.953	15.230	14.954	-1,8 %
Berlin	11.438	7.672	8.073	5,2 %
Düsseldorf	9.889	7.285	7.507	3,0 %
Hamburg	6.257	5.079	5.041	-0,7 %
Köln/Bonn	4.539	3.425	3.568	4,2 %
Stuttgart	5.487	3.715	3.486	-6,2 %
Hannover	2.502	1.872	1.953	4,3 %
Nürnberg	1.665	1.409	1.373	-2,6 %
Memmingen	518	989	1.024	3,5 %
Dortmund	824	843	914	8,4 %
Bremen	970	761	793	4,2 %
Weeze (Niederrhein)	390	691	768	11,1 %
Karlsruhe/Bad.	447	639	715	11,9 %
Hahn	385	611	588	-3,8 %
Münster/Osnabrück	496	437	485	11,0 %
Leipzig	970	675	380	-43,7 %
Dresden	676	350	376	7,4 %
Paderborn	341	212	279	31,6 %
Saarbrücken	216	102	151	48,0 %
Friedrichshafen	269	63	115	82,5 %
Westerland	179	111	114	2,7 %
Erfurt	21	102	99	-2,9 %
Lübeck	0	35	40	14,3 %
Heringsdorf	19	12	12	0,0 %
Rostock	66	4	9	125,0 %
Kassel	4	26	5	-80,8 %
Mannheim	97	0	0	0,0 %
Gesamt	88.966	72.962	74.056	1,6 %

4. Zielgebiete

➔ Im Sommer 2026 werden mit rund 88 % die meisten Flüge zu Zielen innerhalb Europas – einschließlich Deutschlands – angeboten; damit entspricht der Anteil in etwa dem Wert von 2025 (siehe **Tabelle 3**).

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

Zielgebiet	Starts Juli 2019	Starts Juli 2025	Starts Juli 2026	Veränderung ggü. Vorjahr	Anteil 2026
Deutschland	20.325	10.535	10.352	-1,7 %	14,5 %
Europa (ohne DE)	60.497	54.089	54.921	1,5 %	74,2 %
Mittlerer Osten	1.625	1.686	1.903	12,9 %	2,3 %
Nordamerika	2.769	2.765	2.777	0,4 %	3,8 %
Asien	1.719	1.621	1.618	-0,2 %	2,2 %
Nordafrika	1.355	1.670	1.913	14,6 %	2,3 %
Afrika (Rest)	363	306	353	15,4 %	0,4 %
Karibik	96	39	50	28,2 %	0,1 %
Mittel-/Südamerika	217	151	169	11,9 %	0,2 %
Gesamt	88.966	72.862	74.056	1,6 %	100,0 %

Der innerdeutsche Verkehr geht dabei um 1,7 % weiter zurück und wird voraussichtlich rund 49 % unter dem Niveau von 2019 liegen. Der Verkehr zu anderen europäischen Zielen steigt hingegen um etwa 1,5 % und liegt damit nur noch 9,2 % unter dem Wert von 2019.

Außerhalb Europas nimmt das Angebot unter anderem in den Mittleren Osten sowie nach Nordafrika zu und hat dort das Niveau von 2019 bereits deutlich überschritten. Rückgänge gegenüber 2019 sind hingegen weiterhin für die Karibik und Südamerika zu erwarten.

Eine Betrachtung auf Länderebene (siehe **Tabelle 4**) zeigt, dass die meisten Starts ab Deutschland weiterhin im innerdeutschen Verkehr stattfinden, obwohl dieses Verkehrsegment seit 2019 einen deutlichen Rückgang verzeichnet hat. Es folgen die aufkommensstärksten europäischen Zielländer Spanien und die Türkei. Das aufkommensstärkste nicht-europäische Zielland sind die USA, die Rang 8 belegen.

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

Rang	Zielland	Starts Juli 2019	Starts Juli 2025	Starts Juli 2026
1	Deutschland	20.325	10.535	10.352
2	Spanien	9.113	8.732	8.789
3	Türkei	5.461	6.964	7.378
4	Italien	6.550	5.826	5.851
5	Griechenland	3.190	4.050	4.173
6	Großbritannien	5.210	3.820	3.653
7	Frankreich	3.535	2.647	2.641
8	USA	2.176	2.177	2.175
9	Österreich	3.235	2.178	2.096
10	Schweiz	3.176	2.083	2.083
11	Polen	2.311	1.973	1.822
12	Portugal	1.627	1.664	1.669
13	Niederlande	1.870	1.663	1.554
14	Kroatien	1.338	1.451	1.434
15	Rumänien	1.127	1.024	1.204
16	Dänemark	1.122	916	914
17	Ägypten	640	780	911
18	Schweden	1.131	902	895
19	Norwegen	587	646	802
20	Bulgarien	608	735	764
21	Serbien	395	687	683
22	Ungarn	775	620	671
23	Finnland	731	644	638
24	Irland	800	654	636
25	Belgien	815	562	561

Zwischen dem Sommer 2025 und dem Sommer 2026 wird es deutliche Unterschiede in der Entwicklung geben, wie **Tabelle 5** zeigt. Von den insgesamt 90 von Deutschland aus angeflogenen Ländern wird es bei 50 Ländern zu einem Anstieg des Flugangebots kommen, während 32 Länder Rückgänge verzeichnen. In acht Ländern bleibt das Angebot unverändert. Einige Ziele wie Panama werden nicht mehr bedient, dafür werden Kuwait und Kuba wieder in den Flugplan aufgenommen.

Einen Rückgang von jeweils mehr als 100 Flügen im Juli 2026 wird es unter anderem im innerdeutschen Verkehr sowie in die Nachbarländer Polen und Niederlande geben. Auch nach Großbritannien und Österreich werden jeweils mehr als 80 Flüge weniger angeboten als im Vorjahr. Demgegenüber stehen deutliche Zuwächse von mehr als 400 zusätzlichen Starts in die Türkei. Auch in Urlaubsländer wie Rumänien, Ägypten und Marokko wird das Angebot spürbar ausgeweitet. Darüber hinaus wachsen die Verkehre in die Ferienländer Griechenland, Spanien und Bulgarien. Bemerkenswert ist zudem das starke Wachstum nach Moldawien und Norwegen.

Tabelle 5 – Rangfolge der 25 Zielländer mit den stärksten Rückgängen (links) bzw. Anstiegen (rechts) an Abflügen ab Deutschland im Juli 2026 ggü. dem Vorjahr

Rang	Zielland	Rückgang (Starts)		Rang	Zielland	Anstieg (Starts)	
1	Deutschland	-183	-1,7 %	1	Türkei	414	5,9 %
2	Großbritannien	-167	-4,4 %	2	Rumänien	180	17,6 %
3	Polen	-151	-7,7 %	3	Norwegen	156	24,1 %
4	Niederlande	-109	-6,6 %	4	Moldawien	132	73,3 %
5	Österreich	-82	-3,8 %	5	Ägypten	131	16,8 %
6	Island	-70	-26,7 %	6	Griechenland	123	3,0 %
7	Irland	-18	-2,8 %	7	Marokko	94	23,9 %
8	Israel	-18	-5,4 %	8	Irak	82	88,2 %
9	Kroatien	-17	-1,2 %	9	VAE	79	16,5 %
10	Slowenien	-14	-8,3 %	10	Montenegro	60	66,7 %
11	Südkorea	-13	-9,5 %	11	Spanien	57	0,7 %
12	Luxemburg	-12	-3,5 %	12	Ungarn	51	8,2 %
13	Zypern	-12	-5,3 %	13	Jordanien	47	46,5 %
14	Mexiko	-10	-13,2 %	14	Tschechien	42	10,9 %
15	Singapur	-9	-5,8 %	15	Litauen	42	21,8 %
16	Libanon	-8	-6,3 %	16	Bosnien	37	14,9 %
17	Schweden	-7	-0,8 %	17	Armenien	33	44,6 %
18	Frankreich	-6	-0,2 %	18	Slowakei	31	---
19	Finnland	-6	-0,9 %	19	Bulgarien	29	3,9 %
20	Kenia	-5	-9,4 %	20	Brasilien	27	36,0 %
21	Serbien	-4	-0,6 %	21	Südafrika	27	47,4 %
22	Mauritius	-4	-18,2 %	22	Italien	25	0,4 %
23	USA	-2	-0,1 %	23	Mazedonien	25	10,7 %
24	Dänemark	-2	-0,2 %	24	Kanada	24	4,7 %
25	Costa Rica	-1	-7,1 %	25	Albanien	23	5,4 %

5. Fluggesellschaften

➔ Eine Betrachtung auf Ebene der Fluggesellschaften (siehe **Tabelle 6**) zeigt, dass Lufthansa, Lufthansa City Airlines und Eurowings im Juli dieses Jahres zusammen rund 45 % Marktanteil am deutschen Luftverkehr haben werden. Im Jahr 2019 boten Lufthansa und Eurowings gemeinsam rund 44.000 der knapp 89.000 Flüge von und nach Deutschland an. In diesem Sommer sind es dagegen rund 33.100 der mehr als 74.000 Gesamtflüge. Bezieht man zusätzlich die ebenfalls zum Lufthansa-Konzern gehörenden Fluggesellschaften Air Dolomiti (Rang 6), Discover Airlines (Rang 9), Austrian Airlines (Rang 13) und Swiss (Rang 16) ein, erreichen diese sieben Gesellschaften zusammen einen Marktanteil von über 52 % an den im Juli angebotenen Flügen in Deutschland.

Tabelle 6 – Die 15 anteilsstärksten Fluggesellschaften im zeitlichen Vergleich (jeweils im Juli)

Rang	Fluggesellschaft	Juli 2019	Juli 2025	Juli 2026	Veränderung ggü. Vorjahr
1	Deutsche Lufthansa AG	30.057	24.163	22.997	-4,8 %
2	Eurowings GmbH	14.000	9.730	9.543	-1,9 %
3	Ryanair Ltd.	5.565	4.792	4.934	3,0 %
4	Condor Flugdienst GmbH	2.732	3.252	3.902	20,0 %
5	SunExpress	1.894	2.987	3.072	2,8 %
6	Air Dolomiti S.p.A. Aeree Regionali Europee	1.189	1.826	1.897	3,9 %
7	easyJet Airline Company Limited	5.111	1.668	1.631	-2,2 %
8	Pegasus Hava Tasimaciligi A.S.	894	1.467	1.468	0,1 %
9	Discover Airlines	---	1.239	1.327	7,1 %
10	Turkish Airlines Inc.	1.648	1.235	1.315	6,5 %
11	TUIfly GmbH	1.796	1.256	1.299	3,4 %
12	KLM Royal Dutch Airlines	1.354	1.294	1.248	-3,6 %
13	Austrian Airlines AG dba Austrian	1.702	1.261	1.161	-7,9 %
14	Wizz Air Hungary Ltd.	1.396	893	1.158	29,7 %
15	Wizz Air Malta	---	800	1.048	31,0 %
...	...				
	Gesamt	88.966	72.862	74.056	-16,8 %

Nach Lufthansa und Eurowings werden im Sommer 2026 Ryanair und Condor auf den Plätzen drei und vier die aufkommensstärksten Fluggesellschaften in Deutschland sein. Während Ryanair ihr Angebot gegenüber 2019 um mehr als 11 % reduziert hat, konnte Condor ihr Angebot deutlich um über 40 % steigern. Mit rund 4.900 bzw. 3.900 Starts liegen beide jedoch weiterhin deutlich hinter den Angeboten von Lufthansa und Eurowings. Auf Platz fünf folgt die Ferienfluggesellschaft Sun Express vor Air Dolomiti mit rund 3.100 bzw. 1.900 Starts, gefolgt von easyJet, Pegasus und Discover Airlines. EasyJet hat ihr Angebot gegenüber 2019 drastisch um 68 % reduziert. Wizz Air erscheint im Ranking lediglich auf Rang 14, da das Unternehmen mit Wizz Air Malta eine neue Tochtergesellschaft gegründet und die Flüge zwischen beiden Gesellschaften aufgeteilt hat. Zusammen kommen beide Airlines auf mehr als 2.200 geplante Flüge in diesem Sommer und würden damit rechnerisch Rang 6 belegen. Während jede der beiden Gesellschaften ihr Angebot gegenüber dem Vorjahr um rund 30 % erhöht hat, ergibt sich in der gemeinsamen Betrachtung gegenüber 2019 ein Wachstum von nahezu 60 %.

6. Strecken

➔ Eine besondere Bedeutung kommt der Betrachtung einzelner Strecken unter dem Aspekt der Angebotsvielfalt beziehungsweise eines möglichen Mangels an Flugverbindungen zu. Dabei stellen sich zentrale marktrelevante Fragen: Was hat sich verändert? Wie hoch ist die Bedienungshäufigkeit? Besteht Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften oder gibt es alternative Anbieter? Die folgenden Analysen gebe hierzu Antworten.

Tabelle 7 zeigt die Anzahl der Flüge auf innerdeutschen Strecken im Juli 2026. Auf insgesamt 75 Strecken werden 10.352 Flüge angeboten. Davon entfallen 73,9 % auf Lufthansa, 13,8 % auf Eurowings und 4,4 % auf Lufthansa City Airlines, sodass diese drei Gesellschaften zusammen im innerdeutschen Verkehr einen Anteil von 92 % erreichen. Die übrigen Flüge verteilen sich auf Zubringerverbindungen von Condor sowie auf kleinere Regionalfluggesellschaften wie DAT oder Flex Flight, teilweise in Kooperation mit skyhub PAD oder Air Uniqon, die seit Kurzem ebenfalls innerdeutsche Flüge anbieten.

Tabelle 7 – Angebote der Fluggesellschaften auf den innerdeutschen Strecken im Juli 2026

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

	BER	BRE	CGN	DRS	DUS	FDH	FMO	FRA	GWT	HAI	HAM	HDF	LEJ	MUC	NUE	PAD	SCN	STR
BER			(90)		(91)	19		93 (460)						(278)			27	(123)
BRE								(140)						(146)				(18)
CGN	(90)													(163)				
DRS					(12)			(124)						(76)				
DUS	(91)			(12)		17		(152)	(27)		(56)			(388)				
FDH	19				17						14							
FMO														(106)				
FRA	93 (461)	(140)		(124)	(152)				(14)	(137)	93 (407)	(4)	(121)	62 (487)	(145)			(154)
GWT					(27)			(14)						(29)				(10)
HAI								(137)						(151)				
HAM					(56)	14		93 (406)						(436)			9	(107)
HDF								(4)										
LEJ								(121)										
MUC	(278)	(146)	(163)	(76)	(388)		(106)	62 (487)	(29)	(151)	(436)					77		(112)
NUE								(145)										
PAD														77				
SCN	27										9							
STR	(123)	(18)						(154)	(10)		(107)		2	(112)				

Auf Streckenebene bedeutet dies, dass von den 75 innerdeutschen Verbindungen in diesem Sommer 56 ausschließlich von Lufthansa, Eurowings oder Lufthansa City Airlines bedient werden. Weitere 13 Strecken werden ausschließlich von anderen Gesellschaften angeboten, während lediglich 6 Strecken im Wettbewerb befliegen werden. Dabei zeigt sich, dass insbesondere Verbindungen zu kleineren Flughäfen von Fluggesellschaften außerhalb des Lufthansa-Konzerns angeboten werden.

Anders stellt sich die Situation auf überwiegend touristisch geprägten Strecken dar. Hier arbeiten Reiseveranstalter mit verschiedenen Fluggesellschaften zusammen. Dabei stehen Ferienfluggesellschaften sowohl untereinander als auch mit Low-Cost-Carriern im Wettbewerb. **Tabelle 8** zeigt anhand ausgewählter Strecken zu den Kanaren und nach Mallorca, dass oft mehrere Fluggesellschaften dieselben Zielflughäfen bedienen.

Tabelle 8 – Abflüge von Fluggesellschaften von den deutschen Flughäfen DUS, FRA und HAM auf ausgewählten Strecken zu den Kanaren und nach Mallorca (geplante Starts im Juli 2026)

Düsseldorf

	Condor	Eurowings	Discover Airlines	Lufthansa	Corendon Europe	Ryanair	TUI	Hahn Air
Fuerteventura	18	15			9		18	
Gran Canaria	18	14			9		17	
Mallorca	184	273			18		62	2

Frankfurt

	Condor	Eurowings	Discover Airlines	Lufthansa	Corendon Europe	Ryanair	TUI	Hahn Air
Fuerteventura	31		4				18	
Gran Canaria	27		13				18	
Mallorca	186		72	61			31	

Hamburg

	Condor	Eurowings	Discover Airlines	Lufthansa	Corendon Europe	Ryanair	TUI	Hahn Air
Fuerteventura	13	13						
Gran Canaria	13	4						
Mallorca	31	176				31		

Im Langstreckenverkehr baut Eurowings ihr Angebot um 83 % aus – von 149 Flügen im Juli 2019 auf 272 Flüge im Juli 2026. Während diese Flüge im Jahr 2019 ausschließlich von Düsseldorf aus starteten, bietet die neue Tochtergesellschaft Discover Airlines seit 2022 entsprechende Verbindungen ab Frankfurt und München an. Gegenüber 2025 wurde das Angebot nach Nordamerika jedoch reduziert (siehe **Tabelle 9**).

Tabelle 9 – Entwicklung der Langstreckenverbindungen von Eurowings und Discover Airlines ab Deutschland 2019 vs. 2026.

Eurowings / Discover Airlines

	Frankfurt		Düsseldorf		München	
	Juli 2019	Juli 2026	Juli 2019	Juli 2026	Juli 2019	Juli 2026
Karibik		9	35			
Nordamerika		192	101			26
Mittel-/Südamerika						
Südostasien			13			
Südafrika		31				14
Gesamt		232	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-Projektträger verwalten Förderprogramme und unterstützen den Wissenstransfer.

Klima, Mobilität und Technologie verändern sich weltweit. Das DLR nutzt die Kompetenzen seiner 58 Institute und Einrichtungen, um Lösungen für diese Herausforderungen zu entwickeln. Unsere mehr als 11.000 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

Datum: 25.02.2026

s.dlr.de/luftverkehrsprognose

DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

Titelbild ist ein Symbolbild © stock.adobe.com/Yakobchuk Olena

Symbolbild Seite 4 © Freepik.com/mariakraynovausa

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Forschung, Technologie
und Raumfahrt