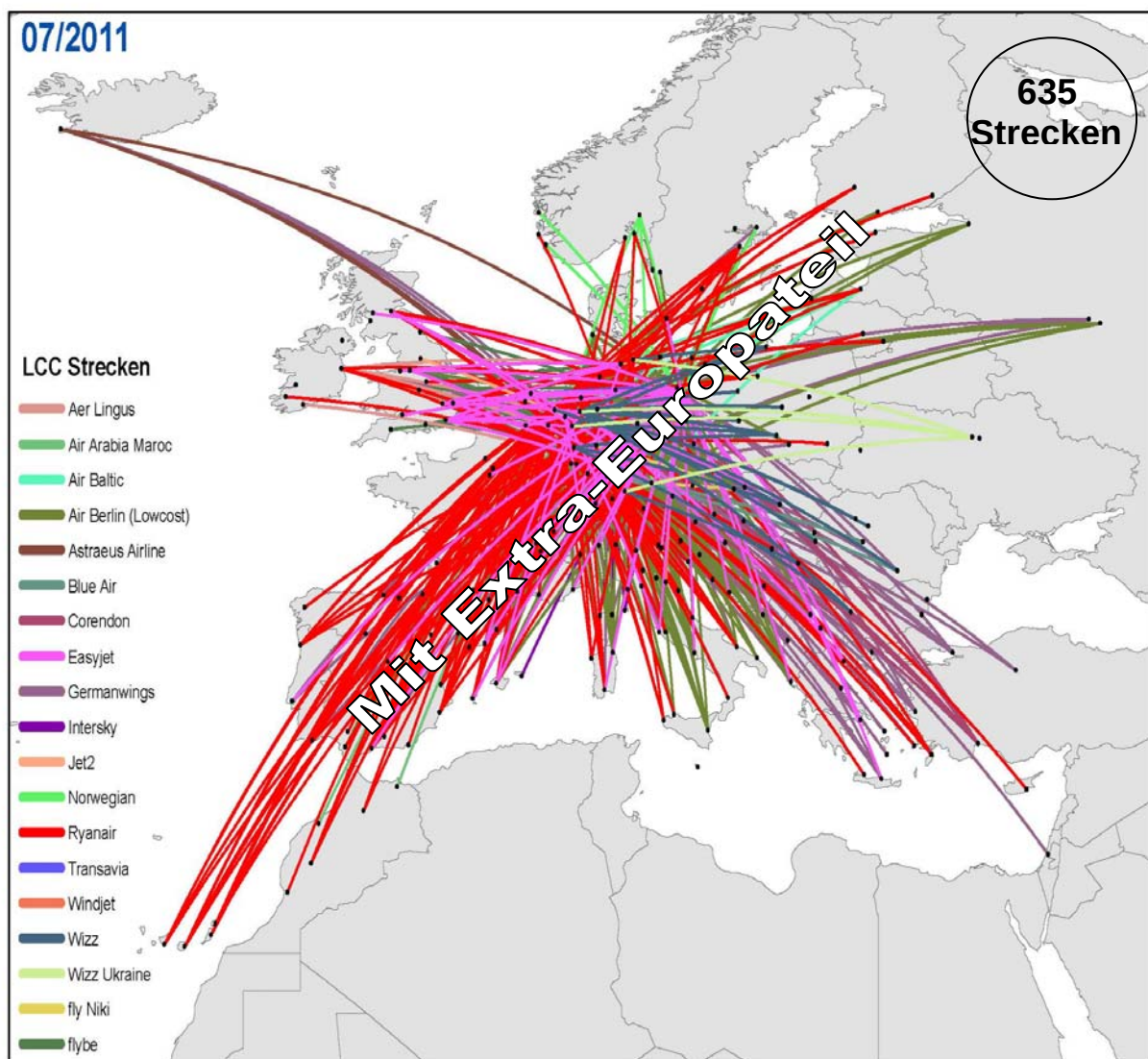


Low Cost Monitor 2/2011

- Eine Untersuchung des DLR -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Herbst 2011

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland im 1. Halbjahr 2011

Der Low Cost Carrier (LCC) Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale des Low Cost Carrier Verkehrs und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung der Low Cost Carrier, ihre Angebote einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Sommerflugplan 2011. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2011.

Fluggesellschaften

→ Die im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedriger Preis und ihre generelle Verfügbarkeit oder Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LCC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 19 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder teilweise Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 37 Flugzeuge (A320: 34, A321: 3)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320:4)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 31 Flugzeuge (B737: 14, F50/70: 9, D8: 8)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 132 Flugzeuge (A319/20/21: 66, B737: 66)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
Corendon (CAI) (www.corendon.com), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 185 Flugzeuge (A319: 151, A320: 32; B737: 2)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 68 Flugzeuge (D8: 54, E: 14)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 30 Flugzeuge (A319: 30)
Iceland Express (5W) (www.icelandexpress.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 4 Flugzeuge (D8: 4)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 37 Flugzeuge (B737-300: 25, B757-200: 12)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A320: 10 A321: 4, E: 7)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 60 Flugzeuge (B737: 60)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 272 Flugzeuge (B737: 272)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 34 Flugzeuge (B737: 34)
Windjet (IV) (www.windjet.it), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 5, A320: 7)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 34 Flugzeuge (A320: 34)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320:2)

(A: Airbus, B: Boeing, C: Canadair, D: Dash, E: Embraer, F: Fokker, MD: B/McDonnell, S: Saab)

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder der ehemaligen LTU (heute Air Berlin), die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online zu einem niedrigen Preis buchbar sein sollten, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Im weitesten Sinne müssten auch Flüge der Lufthansa aus dem „Better-Fly“-Segment berücksichtigt werden, doch auch hier ist eine eindeutige Erfassung nicht möglich. Zu einer Grauzone, in der mehrere Geschäftsmodelle Anwendung finden, zählt die Fluggesellschaft Air Berlin. Bei dieser ehemaligen Charterfluggesellschaft, die schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie durch die Kooperation mit der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) die Ermittlung der Low Cost Strecken schwieriger geworden. So werden nur die bisherigen Low Cost Strecken dieser Gesellschaften, sowie Strecken, die diesen entsprechen, berücksichtigt, nicht jedoch solche zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika oder sonstige Interkontinentalverbindungen. Neu hinzu gekommen sind im letzten Jahr bei Air Berlin einige Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind, von denen jedoch auch Air Berlin schon wieder einige eingestellt hat.

Insgesamt ist die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Jahr konstant geblieben. Im Vergleich zum Sommer 2010 flog Vueling im Sommer 2011 Deutschland nicht mehr an, dafür bedient mit Air Arabia Maroc nun auch eine nicht europäische Low Cost Fluggesellschaft den deutschen Markt.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Nur bei Ryanair gibt es einen starken Anstieg von 22 Flugzeugen gegenüber dem letzten Jahr. Damit besitzt Ryanair 272 Flugzeuge des Typs Boeing 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen.

→ **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2011 ist Air Berlin mit seinem Low Cost Segment mit über 2.300 Abflügen nach Übernahme der Städteverbindungen von TUIfly mit Abstand der größte Low Cost Anbieter in Deutschland. Der Wert liegt jedoch um fast 9 % niedriger als im Vorjahr. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass z.B. die innerdeutschen Strecken von Memmingen, die von TUIfly übernommen worden sind, im Jahr 2011 eingestellt wurden. Während in den vergangenen Jahren bis 2008 hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurück gingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Sommer 2009 fortsetzte. Nach einer weiteren Konsolidierungsphase sind seit Anfang des Jahres 2010 bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen, ein Trend, der sich auch im Sommer 2010 fortsetzte. Seit Anfang 2011 gibt es dagegen einen erneuten Rückgang bei den angebotenen Starts. Im Juli 2011 liegen diese 11,2 % unter denen des letzten Jahres, was teilweise auch auf die Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland zum 1.1.2011 zurückzuführen ist. Im Ranking folgen Germanwings (957 Flüge) und Ryanair (598 Flüge). Bei Ryanair setzt sich seit Anfang des Jahres die bis dahin verfolgte Expansionspolitik in Deutschland nicht fort, wonach die Gesellschaft die Anzahl der Flüge auf hohem Niveau durch die ganze Krise hindurch steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben. Alle innerdeutschen Flugverbindungen von Ryanair sind im März 2011 eingestellt worden. Eine wesentliche Ursache ist in der Einführung der deutschen Luftverkehrssteuer begründet. Bei Easyjet ist nach einer Zeit von starken Reduzierungen seit 2010 wieder ein höheres Wachstum des Angebots festzustellen, was auf einen starken Ausbau des Angebots in Berlin und durch Erweiterungen in Köln/Bonn, Düsseldorf, Hamburg und München sowie auf die Neuaufnahme von Flügen ab Dresden zurückzuführen ist. Auf den Plätzen 5 und 6 folgen die österreichische Gesellschaft Intersky und die britische Airline flybe. Während Intersky dabei seine Frequenzen um über 40% reduzierte, gab es bei flybe nur einen Rückgang um 16%. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter 100 Flügen pro Woche.

→ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sechs größten der 19 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 95 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 49 % aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 20 % und Ryanair mit 12 %. Durch eine Angebotserweiterung konnte Easyjet seinen Anteil auf 8 % erhöhen.

Verkehrsangebote

→ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 635 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2011 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 40 Strecken weniger als im Sommer 2010, gleichbedeutend einem Rückgang von über 5 %. Somit gibt es nach Streckenstilllegungen in 2009 und einem verstärkten Anstieg im letzten Jahr erneut einen Rückgang bei der Streckenentwicklung. Während in der letzten Sommerperiode durch ein hohes Wachstum das Vorkrisenniveau weit überschritten werden konnte, liegt es in diesem Sommer nur noch auf dem Niveau des Krisenjahres 2009. Auch die Zahl der Flüge ist im Vergleich zum Vorjahr mit -11,2 % stark rückläufig, was nach Angabe verschiedener Fluggesellschaften auch auf die neue Luftverkehrssteuer zurückzuführen ist. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 9 Jahren in den ersten 6 Jahren fast 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an, als lediglich rund 50 Strecken vom LCC-Verkehr neu erschlossen worden sind. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum, das sich im Frühjahr 2010 fortsetzte und im Sommer 2010 mit über 7 % einen neuen Höhepunkt erreicht. Zwar scheint die Finanz- und Wirtschaftskrise in Deutschland beendet zu sein, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben, aber mit der Einführung der Luftverkehrssteuer kommt es zu einer neuen bremsenden Wirkung. Während einige kleinere Gesellschaften in der Krisenzeit aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser

Zeit zwischen Sommer 2008 (112 Strecken), Sommer 2009 (150 Strecken) und Sommer 2010 (174 Strecken) mit insgesamt zusätzlich 62 Strecken eine deutliche Netzausweitung durchgeführt. Hierbei spielten besonders die Flughäfen Niederrhein, Berlin-Schönefeld, Bremen und Memmingen eine Rolle, da primär von diesen Flughäfen Netzerweiterungen von Ryanair vorgenommen wurden. In diesem Sommer kommt es bei Ryanair neben einer Streckenreduzierung erstmalig aber auch zu einer Reduzierung der Flüge um über 28 %. Besonders betroffen davon sind die Flughäfen Hahn und Berlin-Schönefeld, auf denen rund 70 wöchentliche Flüge eingestellt worden sind sowie Niederrhein und Bremen mit rund 30 Flügen weniger. Die Flughäfen Altenburg und Friedrichshafen werden gar nicht mehr angeflogen, dafür ist Magdeburg-Cochstedt im Sommer neu aufgenommen worden. Dabei ist das Angebot zum Winterflugplan aber schon wieder ausgesetzt worden. Während Air Berlin im letzten Jahr sein Angebot besonders in Köln/Bonn und Stuttgart durch die Übernahme der TUIfly-Strecken stark ausbauen konnte, wurden dieses Jahr in Köln/Bonn zahlreiche dieser Strecken wieder aufgegeben, das Flugangebot, das dem Low Cost Segment von Air Berlin zuzurechnen ist, verringerte sich insgesamt um mehr als 200 Flüge pro Woche, dabei werden die Flughäfen Bremen, Memmingen, Rostock und Berlin-Schönefeld gar nicht mehr angeflogen. Auch Germanwings verringerte sein Streckenangebot deutlich, es fand eine Verlagerung der Flüge vom Flughafen Hamburg zum Flughafen Hannover statt, die Flughäfen Zweibrücken und Friedrichshafen werden nicht mehr angeflogen. Mit neuen Angeboten baut dagegen Easyjet das Streckennetz um über 10 % aus und übertrifft damit die Werte von 2008. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC).

- ➔ Nachdem in den vergangenen Jahren durch Air Berlin, TUIfly, Germanwings, Ryanair und Intersky immer mehr innerdeutsche Strecken eingeführt worden sind, ist in diesem Jahr ein Rückgang der innerdeutschen Strecken um rund 10 % gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Besondere neue Angebotsschwerpunkte gab es im letzten Jahr nicht, allerdings wurden die Netze nach Osteuropa und Griechenland weiter ausgebaut. Als Anreiz für Fluggesellschaften will Griechenland, bis auf Athen, für einen gewissen Zeitraum auf die Flughafenentgelte verzichten. Ein Umstand, den sich auch Ryanair zunutze machen will und in diesem Sommer erstmals Ziele in Griechenland anbietet.
- ➔ Nach dem Rückzug von Ryanair vom Flughafen Altenburg-Nobitz wurde Ende März 2011 der Flughafen Magdeburg-Cochstedt neu in das Netz von Ryanair aufgenommen, von dem aus zunächst 4 Ziele in Spanien angeboten wurden, die zum Winterflugplan jedoch wieder ausgesetzt worden sind. Insgesamt wurden in Europa einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern neu in die Netze aufgenommen, andere wieder gestrichen, auch die Grenze in den Nahen Osten und Nordafrika wird verstärkt überschritten. So werden im Sommer auch Flüge nach Estland und Zypern angeboten. Wie schon mehrfach zu beobachten, werden in den Sommermonaten typische Warmwasserregionen wie Spanien oder Italien verstärkt angeflogen. Allerdings gab es diesmal auch ein stärkeres Wachstum in die Schweiz.
- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiter gesunken, nur auf 23 (3,5 %) der insgesamt 635 Strecken konkurrieren zwei Anbieter. Es gibt keine Strecke mit mehr als 2 Anbietern. 612 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl werden nur von einer Low Cost Gesellschaft befliegen.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden rund 4.800 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Juli 2011 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es noch über 600 Flüge mehr. Die Zahl der Flüge ist somit um 11,2% zurückgegangen, ebenso wie die Anzahl der Sitze, die sich um rund 13,4 % verringert hat. Dabei ist die Zahl der Strecken nur um 7,5 % zurückgegangen. Dies bedeutet, dass das Netz bei einer gleichzeitigen Frequenzreduzierung verringert worden ist.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.815 Flügen wurden im Mittel 150 Sitze pro Flug angeboten, ein ähnlicher Wert wie im Vorjahr. Es zeigt sich, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von rund 150 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich 189 Sitze pro Flug ein. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Intersky oder flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.
- ➔ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich immer noch ein hoher Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs, auch wenn er gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen ist: Rund 39 % aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem

Markt angeboten, der jedoch mit rund 110 Strecken, entspr. 55 Flughafenpaaren, nur ca. 17 % aller Strecken ausmacht. Dies ist rund 1 Prozent weniger als im vorigen Jahr. Im Mittel werden im innerdeutschen Verkehr 17 Low Cost Flüge pro Woche auf einer Strecke angeboten. In den Sommermonaten stehen Spanien und Italien mit rund 580 bzw. 466 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Großbritannien liegt vor Österreich und der Schweiz an vierter Stelle. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Griechenland, Irland und Russland, vor Frankreich und Schweden. Dabei ist besonders innerhalb Deutschlands und nach Spanien, Großbritannien, Frankreich und Schweden ein Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen, während die Schweiz, Griechenland und Russland Zuwachsraten im zweistelligen Bereich aufweisen. Der Rückgang hat aber u.a. auch administrative Gründe, z.B. eine strengere Gebührenpolitik, denn sowohl Deutschland als auch Irland, Großbritannien und Österreich haben eine Luftverkehrssteuer eingeführt oder erhöht, woraufhin verschiedene Gesellschaften ihr Angebot in diesen Märkten reduziert haben. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 35 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind Estland und Zypern.

- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den ausgelasteten Kapazitäten im Low Cost Verkehr auch im Sommer 2011 nur eine untergeordnete Rolle. So wurden nur 135 Flüge (rund 3,1 %), besonders von Air Berlin und flybe im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit über 576 Starts (entspr. 64 % des dortigen Flugaufkommens) einen um rund 11 % niedrigeren Wert auf als im Vorjahr und liegt damit nur noch auf Platz 2 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten, hinter dem Berliner Flughafen Tegel und vor Düsseldorf und Berlin-Schönefeld. Während der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 80 % liegt, beträgt er in Tegel nur 41 %. Obwohl der Low Cost Verkehr auf fast allen deutschen Flughäfen abgenommen hat, konnte er sein Angebot in Berlin-Tegel um rund 30 Flüge pro Woche steigern. Deutlich rückläufig entwickelte sich dagegen der Low Cost Verkehr auf Flughäfen, die in der Vergangenheit durch hohe Zuwächse geprägt waren, wie z.B. Niederrhein, Lüneburg oder Hahn. So sank die Anzahl der Low Cost Flüge z.B. in Lüneburg um über 42 % und in Niederrhein um 21 % bzw. fast 50 Flüge pro Woche. Ein solcher Verlust ist für Flughäfen mit einem hohem Low Cost Anteil besonders gravierend. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Lüneburg, Memmingen, Magdeburg-Cochstedt und Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt. Dies gilt in etwas abgeschwächter Form auch für die Flughäfen Karlsruhe Baden-Baden, Dortmund und Berlin-Schönefeld.

Flugpreise

- **Durchschnittspreise** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel und dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise sind typischerweise Nettopreis, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LCC Flüge auf rund 60 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entspricht einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LCC Strecken, die im Herbst 2011 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken kann ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Analyse gewährleistet werden. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 06. September 2011 gewählt.

Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2011 zwischen ca. 40 € und 80 € bei den Nettopreisen und zwischen 60 € und 130 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei rund 15 € und im höchsten Fall bei 53 €, wobei einige Gesellschaften mittlerweile keine Nettotarife mehr ausweisen. Es ist festzustellen, dass im Herbst dieses Jahres, nicht wie sonst üblich gewesen, die Durchschnittspreise gegenüber dem Frühjahr gesunken sind. Während die Durchschnittspreise der preiswerteren Low Cost Carrier leicht angestiegen sind, gibt es einen Rückgang bei einigen teuren Carriern, so dass sich die Preisspanne geringfügig angenähert hat.

- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum** Die Flugpreise eines Low Cost Carriers variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der am Folgetag der Buchung stattfindet, kann das vier- bis zehnfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Allerdings scheint diese Spannweite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren zwischen ca. 110 € und über 200 € für einen Flug mit einer

Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 19 € und 56 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings sagen diese Werte noch nichts über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen aus, denn es gibt keine gesicherten Informationen darüber, wie viele der Sitze zu den jeweiligen Tarifen auch verkauft worden sind.

- ➔ Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

Im ersten Halbjahr 2011 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 93,3 Mio. Passagiere gezählt worden. 30,8 Mio. Ein- und Aussteiger können davon dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von 33,0 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Im Hubflughafen Frankfurt ist der LCC-Anteil mit rund drei Prozent am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“ Hahn, Lübeck, Memmingen und Niederrhein fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Köln/Bonn, Dortmund, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen und Rostock/Laage werden überwiegend durch Low Cost Angebote geprägt.

Nach dem Verkehrsrückgang in dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichneten Jahr 2008/09 hat sich der Luftverkehr im Jahr 2010 wieder erholt, das Passagieraufkommen Deutschlands ist im ersten Halbjahr 2011 um 7,8 % gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Da für die Ermittlung der Nachfrage im Low Cost Verkehr auf MIDT-Daten von Sabre zurückgegriffen worden ist, die nicht unbedingt kompatibel mit den Daten sind, die die Luftverkehrsgesellschaften in früheren Jahren zur Verfügung gestellt haben, ist eine Angabe zum Wachstum der Passagiernachfrage in diesem Segment nur bedingt möglich. Nimmt man die verfügbaren Datenquellen im Angebots- wie im Nachfragebereich zusammen, so lässt sich folgern, dass die Anzahl der im Low Cost Verkehr im ersten Halbjahr 2011 beförderten Passagiere stagnierte und die Anzahl der Flugangebote stark zurückgegangen ist, bei einem gleichzeitigen Anstieg des gesamten deutschen Luftverkehrs. Somit ist der Anteil der auf Low Cost Flügen beförderten Personen von knapp 36% auf 33% zurückgegangen.

- ➔ Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung der Umsteigeverkehre) weisen die LCC Anbieter bis auf die Flughäfen Frankfurt, Bremen und Paderborn auf den meisten anderen Flughäfen hohe bis sehr hohe Marktanteile im innerdeutschen Verkehr auf (s. Tab. 4). Insgesamt werden etwa 44% der Passagiere im innerdeutschen Verkehr auf Flügen von Low Cost Carriern befördert. Dies ist ein Rückgang von über 5% gegenüber dem letzten Jahr. Auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld wird fast die gesamte Nachfrage durch Low Cost Angebote bedient. Dagegen ist das innerdeutsche Low Cost Angebot an Flughäfen wie Hahn, Memmingen, Niederrhein oder Karlsruhe/Baden-Baden seit Ende 2010 bzw. Anfang 2011 vollständig eingestellt worden. Am Flughafen München beträgt der LCC Anteil zwar nur 40 %, dennoch hat dieser Flughafen mit nahezu 2 Mio. Passagieren das höchste Aufkommen im LCC Bereich. Es folgen die Flughäfen Berlin-Tegel (1,7 Mio.), Köln/Bonn (1,2 Mio.), Hamburg (1,2 Mio.) und Düsseldorf (1,2 Mio.).

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Carrier Marktes soll auch der europäische LCC Markt in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden. Hier gibt es neben den schon auf dem deutschen Markt tätigen Fluggesellschaften weitere Gesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low Cost Segment tätig sind, wie z.B. in Deutschland Air Berlin. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Linien-carriern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Carriern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine vollständige Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Air Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 6, B767: 3)
AviaNova(AO) (www.avianova.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A320: 6)
Blue Air (JOR) (www.blueairweb.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A320: 6)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 14)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 8 Flugzeuge (D8: 2, S: 6)
Jet4you (8J) (www.jet4you.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 6)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 34 Flugzeuge (A319: 4, A320: 12, MD82/83: 16, ATR: 2)
Skyexpress (XW) (skyexpress.ru), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 9, A319: 2)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 10)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)
Vueling (VY)(www.vueling.com), Flotte: 48 Flugzeuge (A319: 1, A320: 47)

Verstärkt drängen mittlerweile auch außereuropäische Low Cost Gesellschaften in den Markt, die Europa anfliegen. Dies sind u.a.:

Air Asia X (D7) (www.airasia.com), Flotte: 11 Flugzeuge (A330:9, A340:2)
Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 17 Flugzeuge (B737:17)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit erstmals über 10.700 Starts im Juli 2011 (s. Tab. 5), sie hat damit die Werte des letzten Jahres um rund 6% übertroffen und konnte so wie einige andere großen europäischen Low Cost Gesellschaften ihr Angebot ausbauen. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit mehr als 8.200 Starts, die europaweit damit 4 % mehr Flüge anbietet als im vergangenen Jahr. Während bei Ryanair rund 300 neue Städtepaare hinzu gekommen sind, sind es bei Easyjet immerhin 66 und damit weniger als noch in dem Jahr zuvor. Mit großem Abstand folgen der Low Cost Bereich von Air Berlin und die Flüge der Gesellschaft flybe mit jeweils rund 3.500 Starts pro Woche. Danach gibt es wieder eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 2.500 folgen Vueling, Norwegian, Aer Lingus, Wizz, Germanwings, Air Baltic und Meridiana. Während auch Vueling und Wizz das Angebot stark ausbauten, blieb das Angebot von Air Baltic nahezu konstant. Dabei setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Clickair in größere Low Cost Carrier wie Vueling integriert worden sind, sind andere wie Air Italy von den ehemaligen Nationalcarriern wie Alitalia übernommen worden, wiederum andere wie Sky Europe mussten Konkurs anmelden. Im Gegensatz dazu gibt es eine Gruppe von Fluggesellschaften wie z.B. Ryanair, die bis jetzt permanent expandiert haben. Eine Vielzahl von Fluggesellschaften, die im Krisenjahr 2009 ihr Angebot reduzierten, zeigten 2010 erste Wachstumstendenzen und setzten diese auch 2011 weiter fort. Somit gibt es auf europäischer Ebene, anders als in Deutschland, ein positives Wachstum bei der Anzahl der Flüge von 5,1 % im Vergleich zu dem Betrachtungszeitraum 2010. Im Gegensatz dazu ist in Deutschland ein Rückgang von 11,2 % fest zustellen. Auch das Wachstum der angebotenen Strecken ist mit 6,6 % deutlich höher als in Deutschland, wo es einen Rückgang um 5,9 % gibt. Ein Grund dafür liegt in der schon mehrfach angesprochenen Einführung einer Luftverkehrssteuer in Deutschland seit dem 1.1.2011 und der dadurch ausgelösten Verlagerung oder Einstellung von Flügen in Deutschland. Ähnliches ist in Irland zu beobachten, wo im März 2009 ebenfalls eine Luftverkehrssteuer eingeführt wurde. Hier stagnierte die Anzahl der Flüge auf einem Niveau von rund 1.600 Flügen.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6), das Netz dieses Landes umfasst über 1.100 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auch hier ist seit 2009 eine Stagnation bei der Anzahl der Flüge zu beobachten, bzw. sogar eine Verringerung bei der Anzahl der Strecken seit letztem Jahr, was möglicherweise auch auf die Erhöhung der Luftverkehrssteuer in diesem Land zurückzuführen ist. Dabei sank die Anzahl der Flüge geringfügig von rund 9.950 auf nun 9.930 Starts in dem betrachteten Zeitraum. Auf den weiteren Plätzen folgen

Spanien, Italien und Deutschland mit jeweils mehr als 4.000 Flügen. Auf den Rängen 5 bis 7 liegen Frankreich, Irland und Norwegen mit mehr als 1.000 Flügen. Von den insgesamt über 6.600 unterschiedlichen Strecken werden über 6.100 (85 %) von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 489 Strecken fliegen 2 und auf 41 Strecken mehr als 2 Low Cost Carrier im Wettbewerb.

Durch einen starken Streckenausbau von Easyjet ist mittlerweile London-Gatwick mit fast 1.500 LCC Starts pro Woche im Juli 2011 größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen (s. Abb. 4). Knapp dahinter folgen die Flughäfen Barcelona (1.315 Starts), London-Stansted (1.261 Starts) und Dublin (1.239 Starts). Der dritte Londoner Flughafen Luton liegt mit 635 Starts auf Rang 14. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 3.300 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Berlin-Schönefeld liegt mit 469 Starts auf Platz 14 vor Manchester und Berlin-Tegel (454). Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Köln/Bonn (Platz 18), Düsseldorf (Platz 20) und München (Platz 26) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 450 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Hamburg und Stuttgart sind dabei zur Zeit nicht mehr vertreten. Es ist festzustellen, dass sich bei den deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten besonders Köln/Bonn im europäischen Vergleich gegenüber dem Sommer 2011 im Ranking von Rang 9 auf Platz 18 verschlechtert hat.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil von 27 % auf 28 % der Flüge noch geringfügig steigern können (s. Abb. 5). 72 % der Flüge werden vorwiegend von den klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		07 / 2011			07 / 2010			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Air Berlin	2.361	348.868	201	2.590	399.716	230	-8,8	-12,7	-12,6
2	Germanwings	957	138.393	149	1.037	154.152	160	-7,7	-10,2	-6,9
3	Ryanair	598	113.022	161	832	157.248	174	-28,1	-28,1	-7,5
4	Easyjet	383	59.954	53	357	55.871	48	7,3	7,3	10,4
5	Intersky	101	5.454	18	178	9.416	21	-43,3	-42,1	-14,3
6	flybe	93	6.789	13	111	8.436	13	-16,2	-19,5	0,0
7	Wizz	72	12.528	19	75	13.500	20	-4,0	-7,2	-5,0
8	Aer Lingus	62	10.788	7	53	9.222	6	17,0	17,0	16,7
9	Air Baltic	59	5.195	5	63	6.294	6	-6,3	-17,5	-16,7
10	Norwegian	37	6.624	8	34	5.590	7	8,8	18,5	14,3
11	fly Niki	34	4.688	2	32	4.568	2	6,3	2,6	0,0
12	Wizz (Ukraine)	15	2.610	4	17	3.060	5	-11,8	-14,7	-20,0
13	Corendon	12	2.029	8	13	2.090	9	-7,7	-2,9	-11,1
14	Iceland Express	7	1.036	3	7	1.036	3	0,0	0,0	0,0
15	Blue Air	6	884	2	10	1.404	3	-40,0	-37,0	-33,3
16	Air Arabia Maroc	6	1.044	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
17	Jet2	6	888	1	6	888	1	0,0	0,0	0,0
18	Transavia	4	616	1	4	488	1	0,0	26,2	0,0
19	Windjet	2	292	1	2	322	1	0,0	-9,3	0,0
		4.815	721.702	658	5.424	833.841	711	-11,2	-13,4	-7,5

Tabelle 1: **Ranking der Low Cost Carrier nach Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

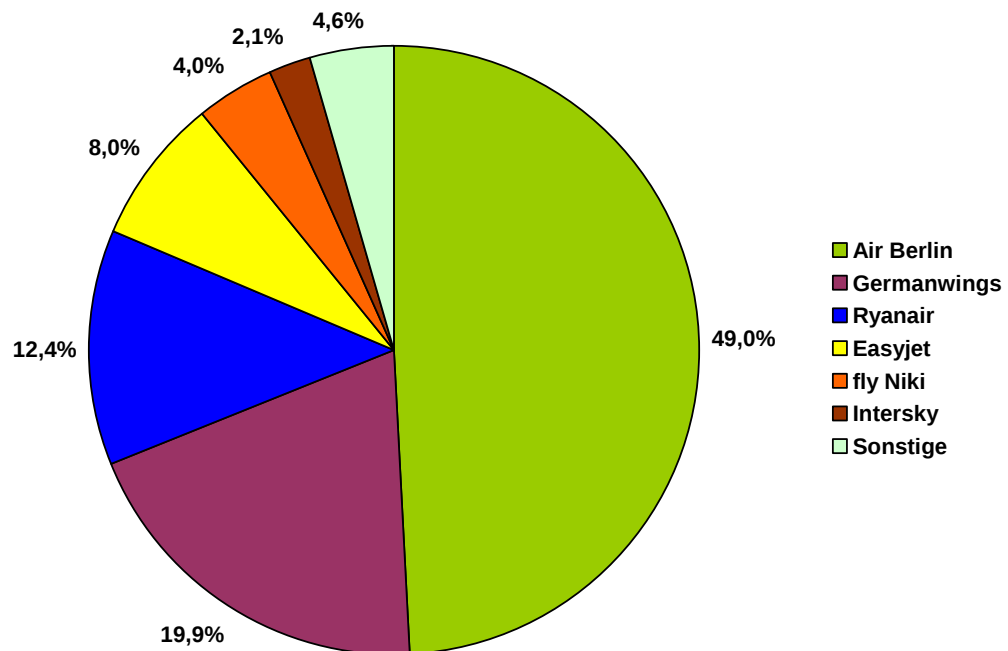


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2011)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		07/2011			07/2010			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.866	258.943	111	2.139	308.246	123	-12,8	-16,0	-9,8
2	Spanien	581	105.173	82	734	133.507	89	-20,8	-21,2	-7,9
3	Italien	466	74.875	112	491	80.397	112	-5,1	-6,9	0,0
4	Großbritannien	437	60.260	52	513	73.426	54	-14,8	-17,9	-3,7
5	Österreich	282	39.036	23	304	40.518	23	-7,2	-3,7	0,0
6	Schweiz	165	23.610	11	145	22.610	9	13,8	4,4	22,2
7	Griechenland	100	15.921	39	94	14.922	34	6,4	6,7	14,7
8	Irland	83	14.622	11	82	14.586	11	1,2	0,2	0,0
9	Rußland	80	11.802	11	61	9.910	10	31,1	19,1	10,0
10	Frankreich	72	11.169	15	94	13.182	20	-23,4	-15,3	-25,0
11	Schweden	71	12.051	13	83	14.274	15	-14,5	-15,6	-13,3
12	Kroatien	70	10.105	25	79	11.719	29	-11,4	-13,8	-13,8
13	Lettland	69	7.085	8	74	8.373	9	-6,8	-15,4	-11,1
14	Norwegen	59	10.197	12	69	11.794	13	-14,5	-13,5	-7,7
15	Polen	55	9.297	13	93	16.011	24	-40,9	-41,9	-45,8
16	Portugal	52	9.177	14	52	9.065	13	0,0	1,2	7,7
17	Türkei	47	7.022	17	53	8.036	18	-11,3	-12,6	-5,6
18	Dänemark	37	5.377	4	37	5.895	4	0,0	-8,8	0,0
19	Ungarn	31	4.704	6	34	5.170	6	-8,8	-9,0	0,0
20	Finnland	30	4.812	5	34	5.764	5	-11,8	-16,5	0,0
21	Rumänien	27	4.298	8	33	5.304	10	-18,2	-19,0	-20,0
22	Marokko	23	4.257	8	16	3.024	6	43,8	40,8	33,3
23	Serbien	22	3.390	9	24	3.792	11	-8,3	-10,6	-18,2
24	Niederlande	20	3.004	3	4	488	1	400,0	515,6	200,0
25	Ukraine	15	2.610	4	20	3.510	5	-25,0	-25,6	-20,0
26	Bulgarien	10	1.650	3	14	2.394	5	-28,6	-31,1	-40,0
27	Island	10	1.468	5	10	1.486	5	0,0	-1,2	0,0
28	Tschechien	7	1.008	1	11	1.806	2,0	-36,4	-44,2	-50
29	Litauen	7	1.323	2	14	2.646	4	-50,0	-50,0	-50,0
30	Belgien	6	936	1	6	936	1	0,0	0,0	0,0
31	Estland	6	1134	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
32	Bosnien	4	576	2	4	600	2	0,0	-4,0	0,0
33	Zypern	2	378	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
34	Israel	2	288	1	2	300	1	0,0	-4,0	0,0
35	Albanien	1	144	1	1	150	1	0,0	-4,0	0,0
	Summe	4.815	721.702	635	5.424	833.841	675	-11,2	-13,4	-5,9

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

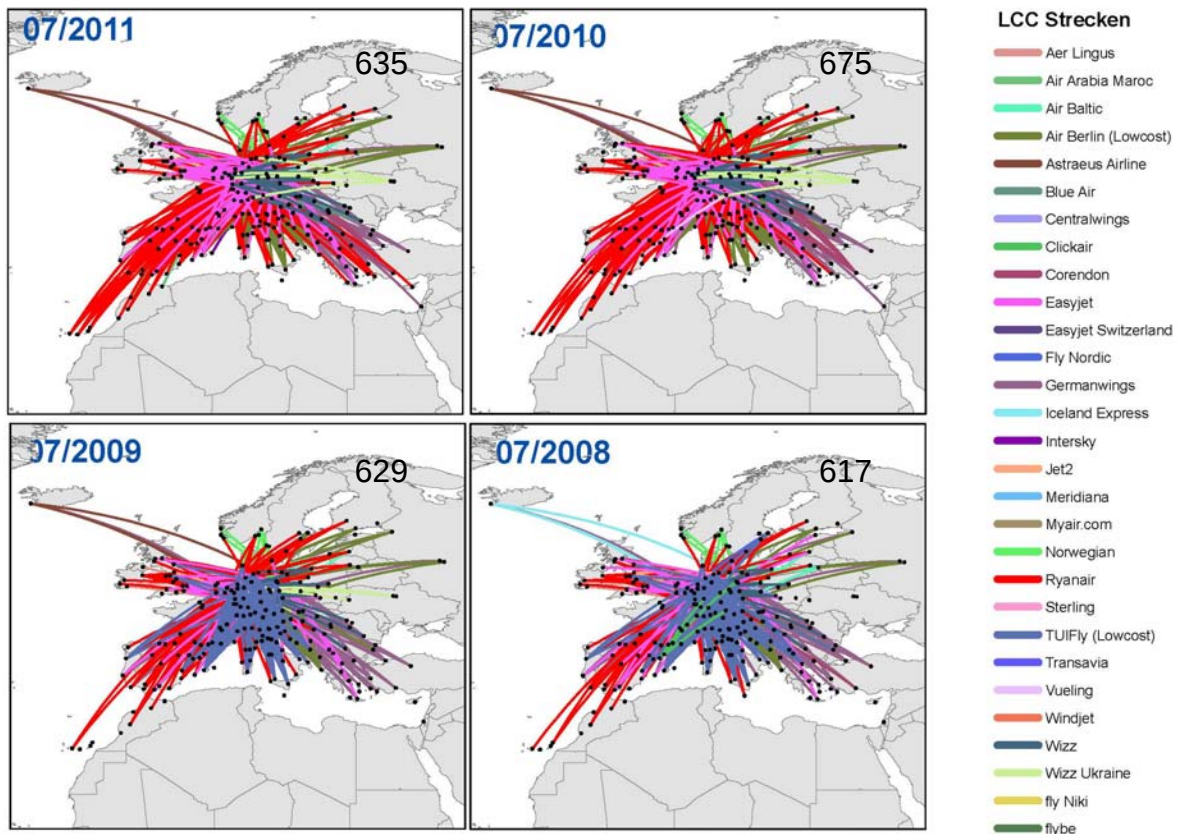


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

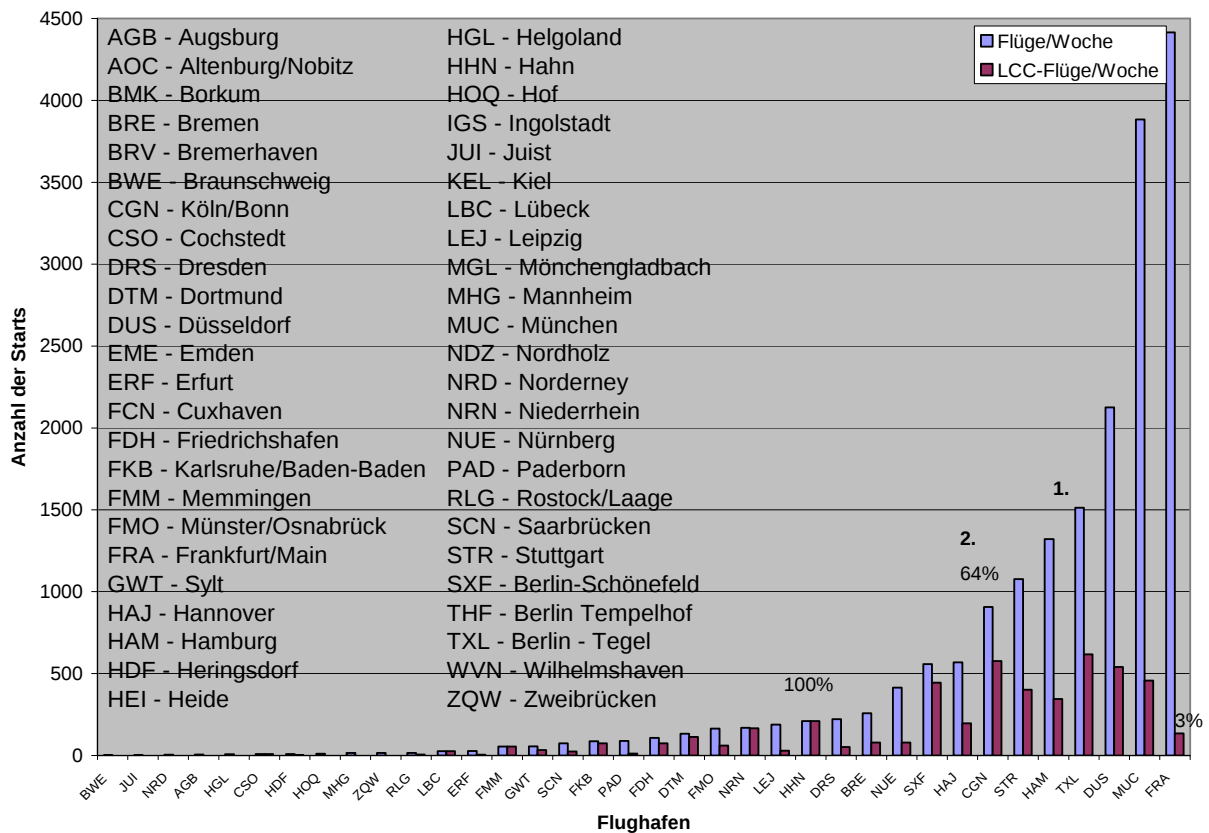


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2011

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2011 (in Tsd.)		Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC	
TXL	7.926	3.716	46,9
DUS	9.330	3.587	38,4
CGN	4.358	3.099	71,1
MUC	17.870	2.994	16,8
SXF	3.347	2.867	85,7
HAM	6.351	2.374	37,4
STR	4.276	1.992	46,6
HHN	1.369	1.369	100,0
NRN	1.208	1.208	100,0
HAI	2.400	1.140	47,5
NUE	1.949	1.113	57,1
FRA	26.463	854	3,2
DTM	807	789	97,8
BRE	1.203	688	57,2
FKB	527	524	99,4
DRS	867	399	46,0
FMM	386	386	100,0
FMO	578	377	65,2
LEJ	780	284	36,4
PAD	424	216	51,1
FDH	256	185	72,2
LBC	179	179	100,0
SCN	184	92	49,8
ERF	122	66	54,4
RLG	55	38	69,6
ZQW	36	2	4,2
Gesamt	93.250	30.804	33,0

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2011 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland		
Flughafen	Passagiere im innerdeutschen Verkehr im 1. Halbjahr 2011 (in Tsd.)	Anteil LCC am innerdeutschen Verkehr
MUC	1.907	40,0
TXL	1.698	49,0
CGN	1.236	69,7
HAM	1.198	43,1
DUS	1.168	51,9
STR	881	61,0
NUE	467	58,2
SXF	448	99,5
FRA	282	8,7
DRS	268	45,5
HAJ	258	43,6
FKB	141	99,3
LEJ	138	39,6
FMO	123	47,9
FDH	91	68,4
DTM	89	99,8
SCN	73	61,9
BRE	54	13,2
PAD	21	24,5
ERF	13	50,6
NRN	3	100,0
FMM	0	0,0
HHN	0	0,0
LBC	0	0,0
RLG	0	0,0
ZQW	0	0,0
Gesamt	10.587	44,5

Tabelle 4: **Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und LCC-Anteil im 1. Halbjahr 2011 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/ 2011		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	10.703	2.022.867	2.311
2	Easyjet	8.225	1.301.200	1.017
3	Air Berlin Euro Shuttle	3.815	579.530	425
4	Flybe	3.495	254.091	352
5	Vueling	2.322	348.300	227
6	Norwegian	2.306	407.298	432
7	Aer Lingus	1.817	292.028	212
8	Wizz	1.516	263.784	402
9	Germanwings	1.502	217.458	271
10	Air Baltic	1.240	106.413	128
11	Meridiana	1.031	145.057	156
12	Jet 2	909	157.967	259
13	Transavia	730	113.700	190
14	fly Niki	588	86.152	110
15	bmybaby	582	84.538	104
16	Windjet	377	55.302	74
17	Blu Express	285	47.767	43
18	Blue Air	252	37.920	64
19	Volareweb	230	31.320	26
20	flybaboo	207	12.144	38
21	Sky Express	205	24.600	21
22	AviaNova	203	30.450	42
23	Transavia.France	195	36.078	69
24	Corendon	169	28.284	96
25	Air Italy	161	24.556	36
26	Iceland Express	132	20.276	44
27	Intersky	131	7.074	31
28	Wizz Ukraine	84	14.616	20
29	Air Arabia Maroc	70	12.180	23
30	jet4you	67	11.591	18
31	AirAsiaX	10	2.400	2
32	flydubai	9	1.701	3
Summe		43.568	6.778.642	7.246

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2011 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	07/2011		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	9.928	1.356.729	1.147
2	ES	7.250	1.234.654	980
3	IT	6.038	981.856	963
4	DE	4.815	721.702	635
5	FR	2.572	413.086	480
6	IE	1.658	286.091	203
7	NO	1.353	226.976	213
8	NL	995	159.530	169
9	CH	879	127.772	138
10	PT	844	145.128	124
11	SE	728	129.768	154
12	LV	682	68.145	76
13	PL	664	114.937	179
14	AT	619	88.713	90
15	RU	569	77.227	96
16	GR	541	93.240	201
17	BE	510	89.634	99
18	DK	446	76.437	83
19	RO	374	60.090	84
20	FI	294	41.158	51
21	TR	267	45.215	101
22	HR	229	37.289	79
23	HU	185	30.837	38
24	LT	182	23.244	36
25	CZ	181	29.621	40
26	EE	110	11.573	16
27	BG	110	18.450	31
28	MT	102	18.132	33
29	UA	86	12.394	16
30	IS	79	12.326	28
31	CY	76	13.910	24
32	RS	68	10.289	27
33	SK	67	12.663	17
34	SI	10	1.560	2
35	MD	10	1.188	3
36	GI	10	1.578	2
37	BA	9	1.487	5
38	AZ	7	1.122	2
39	GE	6	952	1
40	AM	6	931	3
41	MK	4	696	1
42	BY	4	168	1
43	AL	1	144	1
Summe		43.568	6.778.642	6.672

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2011. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

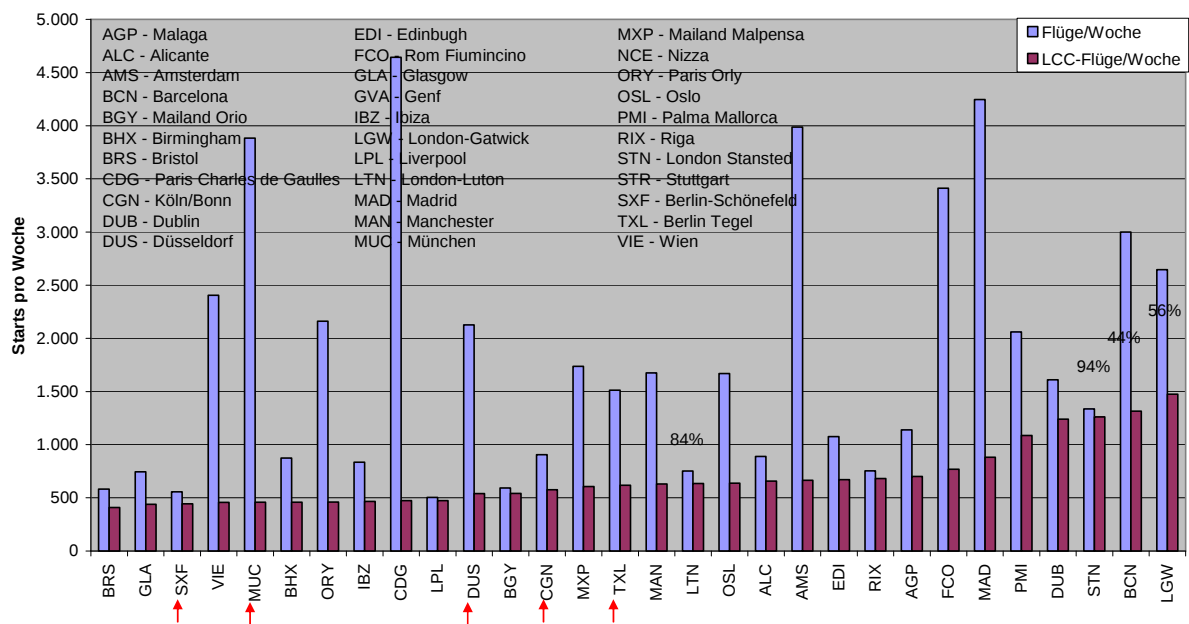


Abbildung 4: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Juli 2011

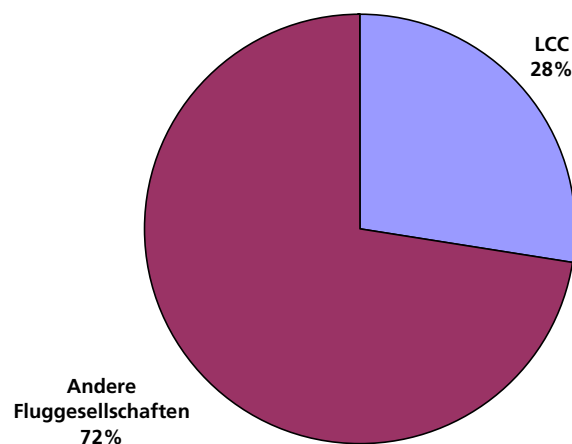


Abbildung 5: Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2011

Ansprechpartner:

Dr. Peter Berster
 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
 Flughafenwesen und Luftverkehr (FW)
 Linder Höhe
 D-51147 Köln
 Tel.: (49) 02203-601-4554
 Fax: (49) 02203-601-14554
 E-Mail: peter.berster@dlr.de