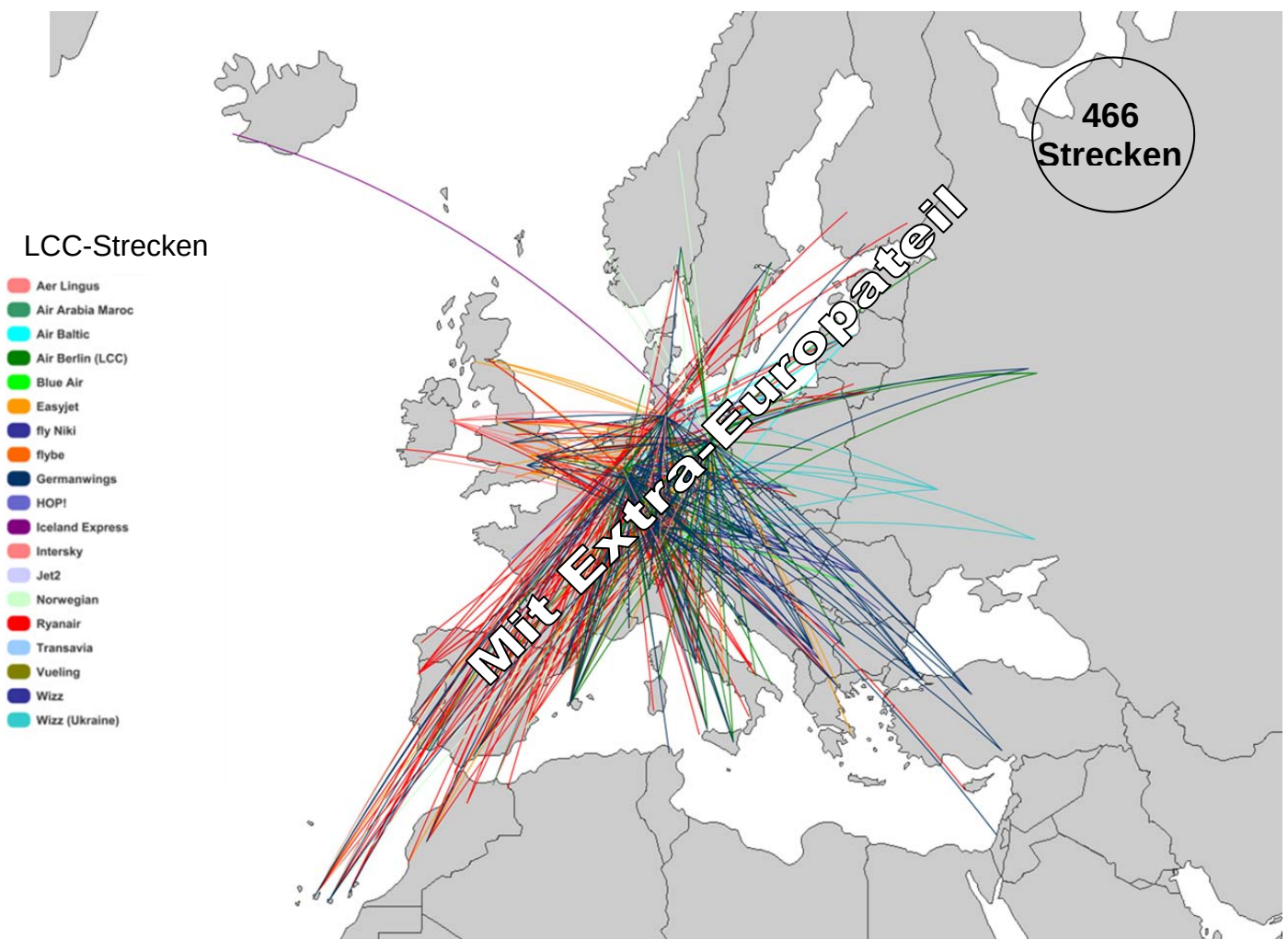


Low Cost Monitor 1/2014

- Eine Untersuchung des DLR -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Frühjahr 2014

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2013/2014

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 Winterflugplan 2014. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2013.

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. niedrige Preise und ihre generelle Verfügbarkeit und 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 vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 37 Flugzeuge (A320: 29, A321: 4, A319: 4)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 5 Flugzeuge (A320: 5)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 26 Flugzeuge (B737: 13, D8: 12, A319: 1)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 88 Flugzeuge (A319/20/21: 41, B737: 46, ATR: 1)
Blue Air (JOR) (www.blueair-web.com), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 197 Flugzeuge (A319: 138, A320: 59)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 59 Flugzeuge (D8: 37, E: 22)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 55 Flugzeuge (A319: 41, A320: 7, C: 7)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 102 Flugzeuge (ATR: 21, E: 46, CRJ: 35)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 15 Flugzeuge (A320: 15)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 7 Flugzeuge (D8: 3; ATR: 3, E: 1)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 49 Flugzeuge (B737-300: 38, B757-200: 11)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A320/A321: 15, E: 7)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 91 Flugzeuge (B737: 87; B787: 4)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 297 Flugzeuge (B737: 297)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 28 Flugzeuge (B737: 28)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 72 Flugzeuge (A320: 68; A319: 4)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 42 Flugzeuge (A320: 42)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)
WOW (X9) (www.wowair.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320: 3)

(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 TUIfly, 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 buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. 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) und dem Beitritt zur Luftverkehrsgesellschaftsallianz Oneworld 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 Interkontverbindungen. Neu hinzu gekommen sind vor einiger Zeit bei Air

Berlin einige Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind, von denen jedoch auch Air Berlin schon wieder verschiedene eingestellt hat.

Insgesamt ist die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Sommer nahezu konstant geblieben. Während Air One, Corendon und Transavia France den deutschen Markt im Winter 2014 nicht mehr bedienen, ist die französische Gesellschaft HOP! neu hinzu gekommen. Hierbei handelt es sich um den Zusammenschluss mehrerer ehemaliger Regionalgesellschaften unter den Dach der Air France, die im nationalen und europäischen Verkehr mit günstigen Preisen im Wettbewerb mit diversen Low Cost Carriern steht. Ebenfalls neu zu finden sind Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, welches ebenfalls mit günstigen Preisen Luftverkehr auf europäischen Strecken anbietet. Allerdings sind diese Flüge in den Flugplänen noch nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend noch unter Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. So scheinen, wie auch Lufthansa mit Germanwings, immer mehr ehemalige große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier zu gründen, um dem steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr entgegen zu wirken.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit 297 Flugzeuge des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und verfügt so insgesamt mittlerweile über ähnlich viele Flugzeuge wie Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa und Lufthansa Cityline: 338). Allerdings sind das rund fünf bis zehn Flugzeuge weniger als noch im letzten Jahr. Ryanair begründet dies mit Lieferengpässen bei Boeing. Easyjet als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa verfügt seit einiger Zeit relativ konstant über rund 195 Flugzeuge des Typs A319/A320. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat diese Gesellschaft ihren Bestand im letzten Jahr um rund 20 Flugzeuge auf 55 Flugzeuge des Typs A319/320 und Canadairjets steigern können. Norwegian ist eine der ersten Low Cost Carrier, die über 4 Flugzeuge des Typs Boeing B787 verfügt, mit der sie auch Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbieten will.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2014 ist Air Berlin mit seinem Low Cost Segment mit über 1.700 Abflügen mit Abstand der größte Low Cost Anbieter in Deutschland. Das Flugaufkommen liegt damit um rund 5 % über dem Wert des Vorjahres. Allerdings hat sich dabei die Anzahl der Strecken mit rund 14 % deutlich reduziert. Dies ist u.a. auf ein umfangreiches Programm bei Air Berlin zur Konsolidierung zurückzuführen, zu dem auch der Rückzug von diversen Regionalflughäfen zählte.

Während in den Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Sommer 2009 fortsetzte. Nach einer weiteren Konsolidierungsphase waren seit Anfang des Jahres 2010 bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen, ein Trend, der sich im Sommer 2010 fortsetzte. Seit Anfang 2011 gibt es dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Im Juli 2011 lagen diese Werte rund 11 % unter denen des Jahres 2010, was teilweise auch auf die Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland zum 1.1.2011 zurückzuführen ist. Dieser Trend scheint nach einem weiteren starken Rückgang im Jahr 2012 zunächst gebremst, denn mit rund 3.500 Flügen in einer Januarwoche 2013 konnte der Vorjahreswert gehalten werden. Im Januar 2014 wurden sogar rund 16 % mehr Flüge als 2013 und damit ähnlich viele wie 2011, jedoch noch deutlich weniger als im Spitzenjahr 2008 (4.455 Flüge) angeboten. Der Hauptgrund für diesen Angebotssprung liegt in der Übernahme von Lufthansastrecken durch Germanwings.

Im Ranking folgen Germanwings (1.193 Flüge) und Ryanair (368 Flüge). Dabei hat Germanwings durch die Übernahme der dezentralen Lufthansastrecken in Deutschland und ins europäische Ausland, außer von den Flughäfen Frankfurt und München, das Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um rund 60 % gesteigert. Insgesamt hat eine Reduzierung der Low Cost Flüge u.a. ab Niederrhein und Hannover sowie eine Verlagerung der Flüge in Berlin von Schönefeld nach Tegel stattgefunden. Das Angebot in Hamburg und Köln wurde von 209 auf 507 bzw. von 376 auf 433 Flüge pro Woche stark erhöht. Bei Ryanair kommt es nach einem starken Rückgang in 2011 und weiteren Rückgängen in den Winter/Frühjahrsperioden 2012 und 2013 im Jahr 2014 wieder zu einem Anstieg um 7 %. Nachdem die Gesellschaft die Anzahl der Flüge auf hohem Niveau durch die ganze Wirtschaftskrise 2008/2009 hindurch steigern konnte, während fast alle anderen großen Low

Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben, wurden alle innerdeutschen Flugverbindungen von Ryanair ab März 2011 eingestellt. Auch auf den anderen Strecken reduzierte Ryanair das Angebot in Deutschland seit 2010 (661 Starts) drastisch auf 343 Starts pro Woche in 2013. Im Januar 2014 wurden mit 368 Starts wieder mehr angeboten als im Jahr zuvor, aber bereits im März 2014 kam es zu einem erneuten Rückgang von rund 17 % (s. auch DLR: Global Aviation Monitor, March 2014). Bei Easyjet ist im Winter 2014 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 4 % zurückgegangen, wobei die Anzahl der Strecken sich erhöht hat. Auf den Plätzen 5 und 6 folgen die österreichische Gesellschaft Intersky und die ungarische Wizz. Auf Rang 7 liegt Norwegian mit 64 Starts/Woche, die ihr Angebot um über 40 % gegenüber dem Vorjahr steigern konnte. Auf den Plätzen 8 und 9 liegen flybe und Aer Lingus vor der spanischen Gesellschaft Vueling, die das Angebot durch die Fusion mit Clickair und infolge des Konkurses von Spanair deutlich erhöht hat. Auf Platz 11 ist Air Baltic zu finden. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 40 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben größten der 19 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 94 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 43 % (- 4 %) aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 29 % (+ 7 %) sowie Ryanair mit 9 % und Easyjet mit 8 %.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 466 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2014 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 43 Strecken mehr als im Frühjahr 2013, gleichbedeutend einem Anstieg von 10,2 %. Nach zahlreichen Streckeneinstellungen in den vergangenen Jahren ist in diesem Jahr wieder ein Streckenausbau in der Winterperiode zu beobachten, allerdings besonders hervorgerufen durch die Übernahme von Lufthansastrecken durch Germanwings, aber auch durch den Marktausbau von Norwegian und Vueling. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 12 Jahren in den ersten 6 Jahren ca. 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, welches bis zum Frühjahr 2011 mit dem bisherigen Höchstwert von über 500 Strecken in einem Winterhalbjahr anhielt. Zwar ist wohl die Finanz- und Wirtschaftskrise in Deutschland beendet, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben, mit der Einführung der Luftverkehrssteuer kommt es jedoch zu einer neuen bremsenden Wirkung. Nachdem einige kleinere Gesellschaften in der Krisenzeit aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser Zeit zwischen Winter 2009 (118 Strecken) und Sommer 2011 (139 Strecken) mit insgesamt zusätzlich 21 Strecken das Netz ausbauen können. Nach Reduzierung der Streckenanzahl 2012 auf 107, stagnierte dieser Wert 2013 und erhöhte sich 2014 wieder auf 121. Dabei sind gegenüber dem letzten Winter die Flughäfen Dortmund, Nürnberg und Münster/Osnabrück neu in das Streckennetz von Ryanair aufgenommen worden.

Das Netz von Easyjet stagniert dagegen seit einiger Zeit auf einem Niveau mit rund 40 bis 50 Strecken. Dabei kamen gegenüber dem letzten Jahr fünf neue Strecken hinzu. Durch die neue Strategie der Germanwings erhöhte sich das Streckennetz deutlich um über 60 % auf über 135 Strecken. Der Ausbau betrifft besonders die Flughäfen in Hamburg, Stuttgart, Berlin und Köln/Bonn. Diese Strecken wurden allerdings auch vorher bedient, durch die Übernahme durch Germanwings werden sie nun als Low Cost Strecken gezählt. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC).

Air Berlin setze die in 2011 begonnene Reduzierung des Streckennetzes zum Zweck der Konsolidierung fort. So werden auch in diesem Jahr rund 14 % weniger Strecken angeboten als im letzten Jahr bei einer gleichzeitigen Erhöhung des Flugangebots um und 5 %.

Nachdem in den vergangenen Jahren bis 2010 durch Air Berlin, Germanwings, Ryanair und Intersky immer mehr innerdeutsche Strecken eingeführt worden sind, hat sich die 2011 begonnene Reduzierung der innerdeutschen Strecken auch 2014 mit 10 % gegenüber dem Vorjahr weiter fortgesetzt. Neue Angebote insgesamt gab es im letzten Jahr in einige osteuropäische Länder, z.B.

Estland. So erhöhten sich daneben z.B. auch die Verkehre nach Lettland oder Ungarn. Zuwächse gab es auch nach Frankreich, Großbritannien, Spanien Österreich und die Schweiz.

- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin sehr gering, nur auf 35 (8,0 %) der insgesamt 466 Strecken konkurrieren mehrere Low Cost Anbieter. 431 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (92 %) werden nur von einer Low Cost Gesellschaft befliegen.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden mehr als 4.000 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Januar 2014 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es noch über 500 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 16,3 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der Sitze um 13,9 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken nur um 10,2 % gestiegen. Dies bedeutet, dass sich das Netz nur gering vergrößert hat bei einer stärkeren Erhöhung der angebotenen Sitze und Frequenzen. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2014 bei nahezu 9 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 26, im Verkehr nach Spanien nur 4 Flüge/Woche angeboten.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.077 Flügen wurden im Mittel 150 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr (153 Sitzplätze) etwas zurückgegangen, was u.a. auch daran liegt, dass durch den Ausbau bei Germanwings mit dem Airbus A320 nur Fluggerät mit 144 Sitzplätzen zum Einsatz kommt und seit dem letzten Jahr mit dem ehemaligen Lufthansa Canadair Regionaljet auch noch Flugzeuge mit nur 90 Sitzplätzen eingesetzt werden. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 150 - 160 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) 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: 45 % aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit rund 70 Strecken (entspricht 35 Flughafenpaaren) nur ca. 15 % aller Strecken ausmacht. Im Mittel werden im innerdeutschen Verkehr 26 Low Cost Flüge pro Woche auf einer Strecke angeboten, ein wesentlich höherer Wert als im letzten Winter, als nur 21 Flüge pro Woche auf einer Strecke angeboten wurden.

In den Wintermonaten stehen Großbritannien und Spanien mit rund 400 bzw. 300 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Österreich liegt an vierter Stelle vor Italien und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Polen, Schweden und Irland vor Norwegen, Rußland und Frankreich. Dabei ist festzustellen, dass in mehreren Fällen die Zahl der Starts stärker gewachsen, bzw. weniger zurückgegangen ist als die Anzahl der Strecken. So ging die Zahl der Strecken in Deutschland um über 10 % zurück, wohingegen die Zahl der Starts um fast 14 % gestiegen ist. Ähnliches gilt für die Zielländer Italien oder Polen. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 36 Ländern. Ein Ausbau ist in einige Mittelmeerländer und nach Osteuropa erkennbar. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr Zypern und Estland.

- ➔ **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten auch im Winter 2014 nur eine untergeordnete Rolle im Low Cost Verkehr. So wurden nur 85 Flüge (rund 2 %), besonders von Air Berlin oder Niki im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit 433 Starts (entspr. 75 % des dortigen Flugaufkommens) einen um rund 8 Prozentpunkte höheren Anteilswert auf als im Vorjahr; er liegt damit jedoch nur auf Platz 3 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten, denn durch die starke Zunahme in Hamburg durch Germanwings liegt dieser Flughafen nun an zweiter Stelle. Die meisten Low Cost Flüge werden mit 796 Starts in Berlin-Tegel angeboten, die um 27 % zugenommen haben und besonders aus der Verlagerung der Flüge von Germanwings von Schönefeld nach Tegel resultieren. Während der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 78 % liegt, beträgt er in Tegel inzwischen auch schon 55 %. Obwohl der Low Cost Verkehr auf einigen deutschen Flughäfen, wie z.B. Berlin-Schönefeld (u.a. Verlagerung Germanwings nach Tegel)

abgenommen hat, konnte er sein Angebot in Berlin-Tegel um fast 170 Flüge (u.a. Verlagerung Germanwings) pro Woche steigern. Auch Flughäfen, die im letzten Jahr Rückgänge hinnehmen mussten, wie z.B. Hamburg oder Köln/Bonn weisen in diesem Jahr wieder ein Wachstum auf. Bei den kleineren Flughäfen ist u.a. bei Bremen und Niederrhein (Reduzierung Ryanair) ein Rückgang festzustellen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Dortmund, Lübeck, Hahn, Memmingen und Karlsruhe/Baden-Baden fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

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 waren in der Vergangenheit typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Dies hat sich in jüngerer Zeit verändert und es werden verstärkt nur noch Endpreise ausgewiesen. 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 Frühjahr 2014 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 08. April 2014 gewählt.
- ➔ Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2014 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen 70 € und 100 € bei den Bruttopreisen. Dabei weisen einige Gesellschaften mittlerweile keine reinen Nettotarife mehr aus. Es ist festzustellen, dass im Frühjahr dieses Jahres, wie auch in den vergangenen Jahren, die Durchschnittspreise gegenüber dem Herbst zum Teil gestiegen sind. Aber auch gegenüber dem letzten Frühjahr ist bei den meisten Gesellschaften ein Anstieg der Flugpreise festzustellen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass teurere Gesellschaften teilweise einen besseren Service (z.B. kostenlose Getränke oder Zeitschrift) aufweisen.
- ➔ **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 Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Allerdings scheint diese Spannbreite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren zwischen ca. 70 € und bis zu über 200 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 60 € und rund 120 € 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 Jahr 2013 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 203,2 Mio. Passagiere gezählt worden. 65,6 Mio. Ein- und Aussteiger können davon dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von 32,3 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der LCC-Anteil mit rund drei Prozent am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“ Hahn, Lübeck, Niederrhein, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden und Dortmund fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld und Köln/Bonn 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 nach dem Jahr 2010 zunächst wieder erholt. Das positive Wachstum zwischen 2010 und 2012 hat sich 2013 fortgesetzt. 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 Jahr 2013 beförderten Passagiere im Vergleich zum Jahr 2012 um über 2 % angestiegen ist. Dem steht nur ein Wachstum von unter einem Prozent des gesamten deutschen Luftverkehrs gegenüber. Somit ist der Anteil der auf Low Cost Flügen beförderten Personen um 0,4 Prozentpunkte angestiegen.

- ✈ Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Umsteigeverkehre) weisen die LCC Anbieter auf den meisten Flughäfen (ausgenommen Frankfurt) hohe Marktanteile im innerdeutschen Verkehr auf (s. Tab. 4). Insgesamt werden etwa 45 % der Passagiere im innerdeutschen Verkehr auf Flügen von Low Cost Carriern befördert. Dies ist ein um 1,6 Prozentpunkte höherer Wert als im letzten Jahr. Auf dem Flughafen Köln/Bonn wird ein großer Teil der gesamten Nachfrage durch Low Cost Angebote bedient. Dagegen ist das innerdeutsche Low Cost Angebot an kleineren Flughäfen wie Hahn seit 2011 vollständig eingestellt worden. Am Flughafen Berlin-Tegel liegt der LCC Anteil der rund 5,0 Mio. innerdeutschen Passagiere bei rund 65 %.

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 völlig korrekte 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: 11 Flugzeuge (B737: 8, B767: 3) (für Meridiana)

Air One (AP) (www.flyairone.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 9)

Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 6)

Corendon (7H) (www.corendon.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 6)

Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)

Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 17 Flugzeuge (A320: 7, MD82/83: 10)

Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)

Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 1 Flugzeug (A320: 1)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 36 Flugzeuge (B737:36)

Insgesamt hat sich die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften gegenüber dem Vorjahr leicht verringert. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist von WOW übernommen worden. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke sondern ist von Darwin Airline übernommen worden. Volare ist in Alitalia integriert worden, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten ganz aus Europa zurück gezogen.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit rund 7.500 Starts im Januar 2014 (s. Tab. 5), dies bedeutet einen Anstieg um fast 6 % gegenüber dem Vorjahr. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit über 6.000 Starts, die europaweit das Angebot um rund 100 Flüge reduziert hat. Während bei Ryanair 70 Strecken neu hinzu gekommen sind, erhöht Easyjet das Netz um 55 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Norwegian, die ihr Angebot um 17 % auf rund 2.800 Flüge steigern konnte. Demgegenüber reduzierte flybe das Flugangebot um rund 4 %. Auf Platz 5 folgt das Low Cost Segment von Air Berlin mit rund 2.500 Flügen. Einen großen Sprung nach vorne auf Platz 6 machte Germanwings, die das Angebot um über 60 % steigern konnte. Auf Rang 7 ist die unter dem Dach der Air France neu gegründete bzw. zusammengefasste Gesellschaft HOP! mit über 1.650 Flügen zu finden.

Insgesamt 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, mussten andere wie z.B. Windjet im August 2012 Konkurs anmelden. Während kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, können mittlerweile auch größere wie z.B. Easyjet ihr Angebot nicht mehr so schnell ausbauen, wie noch vor einigen Jahren, sondern haben teilweise auch Rückgänge zu verzeichnen (- 1,5 %). Aufgrund des allgemeinen Anstiegs des Low Cost Verkehrs in Europa (+ 10%), u.a. hervorgerufen durch Germanwings, HOP! oder Norwegian reduzierte sich der Marktanteil von Ryanair von 23,5 % auf 22,5 %.

Somit ist auf europäischer Ebene, nach einem Rückgang im letzten Jahr, wieder ein Anstieg bei der Anzahl der Strecken von 9,1 %, im Vergleich zu dem Betrachtungszeitraum 2013 festzustellen. Dieser Anstieg liegt knapp unter dem Wert von Deutschland, wo das Streckenwachstum 10,2 % beträgt. Bei den angebotenen Flügen ist der Anstieg um rund 10,5 % in Europa ebenfalls niedriger als in Deutschland mit 16,3 %.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6) mit über 7 Tsd. (+ 3,2 %) Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2014 über 840 Strecken

aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Italien, Deutschland und Spanien mit jeweils etwas mehr als 3.500 Flügen. Auf den Rängen 5 bis 9 liegen Frankreich, Norwegen, Irland, Niederlande und die Schweiz mit mehr als 750 Flügen.

Von den insgesamt fast 4.900 unterschiedlichen Strecken werden über 4.400 (91 %) von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 404 Strecken fliegen 2 und auf 23 Strecken mehr als 2 Low Cost Carrier im Wettbewerb. Das bedeutet, dass auch in Europa der Wettbewerb der Low Cost Carrier auf gleichzeitig beflogenen Strecken noch relativ gering ist.

Durch eine Ausweitung des Angebots u.a. von Norwegian ist London Gatwick (+ 9,8 %) mit rund 1.150 LCC Starts pro Woche im Januar 2014 größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen (s. Abb. 4). Dahinter folgen die Flughäfen Barcelona (1.122 Starts) und Dublin (1.103 Starts). London-Stansted als zweiter Londoner Flughafen liegt mit 1.005 Starts auf Platz vier, vor Berlin-Tegel mit 796 Starts. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 461 Starts auf und befindet sich auf Rang 15. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 2.600 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Hamburg (Platz 11), Köln/Bonn (Platz 20), Düsseldorf (Platz 22) und Stuttgart (Platz 23) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 350 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Es ist festzustellen, dass bei den deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten Hamburg von Platz 44 auf Platz 11 aufgestiegen ist u.a. aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Germanwings. Dadurch werden innerdeutsche und europäische Flüge außer nach Frankfurt und München anstelle von Lufthansa nun von Germanwings durchgeführt.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil von 25 % (2013) auf 27 % der Flüge im Winterhalbjahr 2014 steigern können (s. Abb. 5). 73 % 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.

In jüngster Zeit gibt es erneut Tendenzen Langstrecken Low Cost Verbindungen aufzubauen. Nachdem 2009 Air Asia X damit begonnen hatte, mit einem Airbus A340 Low Cost Verkehre von Asien nach England (Kuala Lumpur – London Stansted) und 2011 nach Frankreich (Kuala Lumpur – Paris Orly) anzubieten, wurden diese jedoch 2012 aufgrund gestiegener Kosten wieder eingestellt. Nun versucht Norwegian mit modernem Fluggerät, der Boeing B787, erneut diesen Markt zu erschließen (s. folgende Tabelle). So gibt es im März 2014 insgesamt 100 Flüge dieser Gesellschaft nach Thailand und Nordamerika. Geflogen wird von Stockholm, Copenhagen und Oslo. Ziele sind Bangkok in Asien sowie New York, Los Angeles und Fort Lauderdale in Nordamerika.

Mrz 14	Flüge
Stockholm - Bangkok	12
Oslo - Bangkok	14
Stockholm - Fort Lauderdale	9
Stockholm - New York (JFK)	12
Stockholm - Los Angeles	1
Copenhagen - Fort Lauderdale	13
Copenhagen - New York (JFK)	7
Copenhagen - Los Angeles	6
Oslo - Fort Lauderdale	9
Oslo - New York (JFK)	17
Gesamt	100

Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Rang	Fluggesellschaft	01/2014			01/2013			Veränderung (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Air Berlin	1.736	264.724	105	1.660	254.606	122	4,6	4,0	-13,9
2	Germanwings	1.193	165.780	135	746	107.424	84	59,9	54,3	60,7
3	Ryanair	368	69.552	121	343	64.827	107	7,3	7,3	13,1
4	Easyjet	309	49.836	49	322	52.344	44	-4,0	-4,8	11,4
5	Intersky	88	5.976	8	74	4.428	7	18,9	35,0	14,3
6	Wizz	68	12.240	22	68	12.240	23	0,0	0,0	-4,3
7	Norwegian	64	11.866	22	45	8.464	11	42,2	40,2	100,0
8	flybe	48	3.984	6	50	3.896	7	-4,0	2,3	-14,3
9	Aer Lingus	47	8.178	6	55	9.570	7	-14,5	-14,5	-14,3
10	Vueling	44	7.920	8	20	3.600	3	120,0	120,0	166,7
11	Air Baltic	41	3.075	5	42	3.921	5	-2,4	-21,6	0,0
12	fly Niki	33	3.316	2	29	4.086	2	13,8	-18,8	0,0
13	Wizz (Ukraine)	19	3.420	7	16	2.880	5	18,8	18,8	40,0
14	Jet2	5	740	1	6	888	1	-16,7	-16,7	0,0
15	Transavia	4	592	2	12	1.528	4	-66,7	-61,3	-50,0
16	Blue Air	3	486	1	3	486	1	0,0	0,0	0,0
17	WOW	3	450	1	2	300	1	50,0	50,0	0,0
18	Air Arabia Maroc	2	324	1	2	324	1	0,0	0,0	0,0
19	HOP!	2	100	1	0	0	0	-	-	-
20	Air One	0	0	0	6	888	1	-100,0	-100,0	-100,0
21	Transavia (France)	0	0	0	2	372	1	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		4.077	612.559	503	3.503	537.072	437	16,4	14,1	15,1

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

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

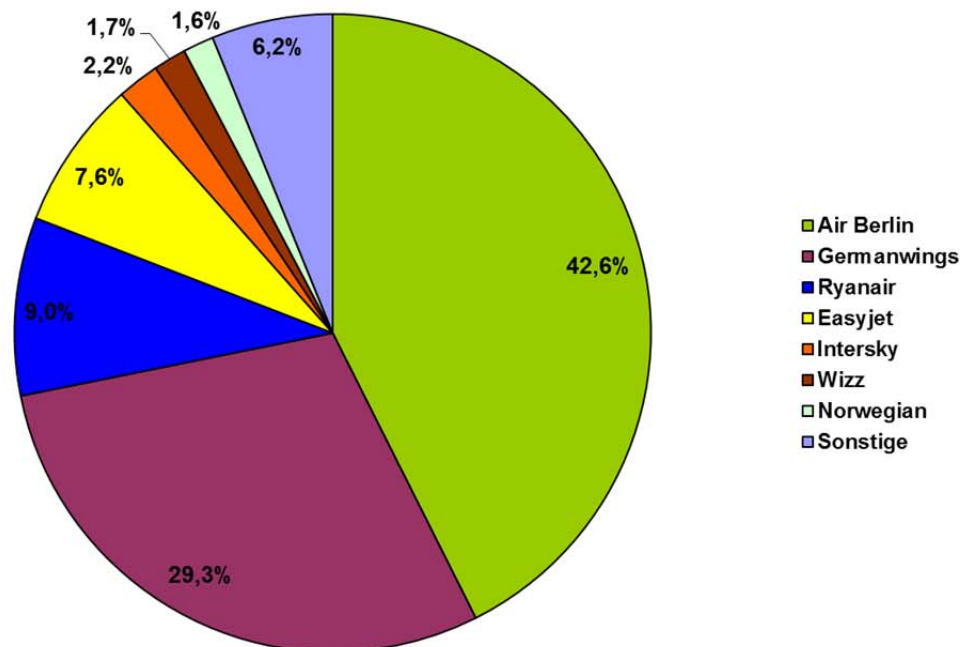


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2014)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		01/2014			01/2013			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.857	270.690	70	1.630	239.744	78	13,9	12,9	-10,3
2	Großbritannien	414	60.251	49	349	51.167	43	18,6	17,8	14,0
3	Spanien	316	55.791	82	251	45.095	64	25,9	23,7	28,1
4	Österreich	266	37.894	21	233	34.130	19	14,2	11,0	10,5
5	Italien	261	41.355	63	249	40.090	65	4,8	3,2	-3,1
6	Schweiz	153	22.704	10	123	20.082	8	24,4	13,1	25,0
7	Polen	83	11.230	12	62	9.410	14	33,9	19,3	-14,3
8	Schweden	77	11.305	11	55	9.246	11	40,0	22,3	0,0
9	Irland	63	11.202	10	68	12.027	10	-7,4	-6,9	0,0
10	Norwegen	60	9.670	10	47	8.278	10	27,7	16,8	0,0
11	Rußland	55	9.100	7	46	7.300	7	19,6	24,7	0,0
12	Frankreich	53	8.782	8	43	7.446	7	23,3	17,9	14,3
13	Dänemark	49	7.426	3	49	7.508	5	0,0	-1,1	-40,0
14	Lettland	48	4.398	8	47	4.866	7	2,1	-9,6	14,3
15	Ungarn	40	5.958	7	43	6.436	6	-7,0	-7,4	16,7
16	Niederlande	35	4.444	4	16	2.486	3	118,8	78,8	33,3
17	Portugal	33	5.988	12	25	4.494	8	32,0	33,2	50,0
18	Finnland	25	3.825	3	17	2.802	3	47,1	36,5	0,0
19	Marokko	24	4.410	13	18	3.219	8	33,3	37,0	62,5
20	Belgien	23	2.880	2	23	3.444	2	0,0	-16,4	0,0
21	Rumänien	19	3.366	7	19	3.294	7	0,0	2,2	0,0
22	Ukraine	19	3.420	7	16	2.880	5	18,8	18,8	40,0
23	Griechenland	18	2.964	6	13	2.004	4	38,5	47,9	50,0
24	Serbien	15	2.340	8	18	2.736	10	-16,7	-14,5	-20,0
25	Türkei	15	2.178	11	1	136	1	-	-	-
26	Bulgarien	14	2.220	4	6	1.080	2	133,3	105,6	100,0
27	Kroatien	12	1.728	4	12	1.728	4	0,0	0,0	0,0
28	Litauen	9	1.683	4	10	1.872	4,0	-10,0	-10,1	0,0
29	Mazedonien	5	900	2	4	720	2	25,0	25,0	0,0
30	Tschechien	4	576	1	6	864	1	-33,3	-33,3	0,0
31	Bosnien	3	432	2	3	432	2	0,0	0,0	0,0
32	Island	3	450	1	2	300	1	50,0	50,0	0,0
33	Estland	2	378	1	0	0	0	-	-	-
34	Israel	2	288	1	2	288	1	0,0	0,0	0,0
35	Zypern	1	189	1	0	0	0	-	-	-
36	Tunesien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
	Summe	4.077	612.559	466	3.507	537.748	423	16,3	13,9	10,2

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

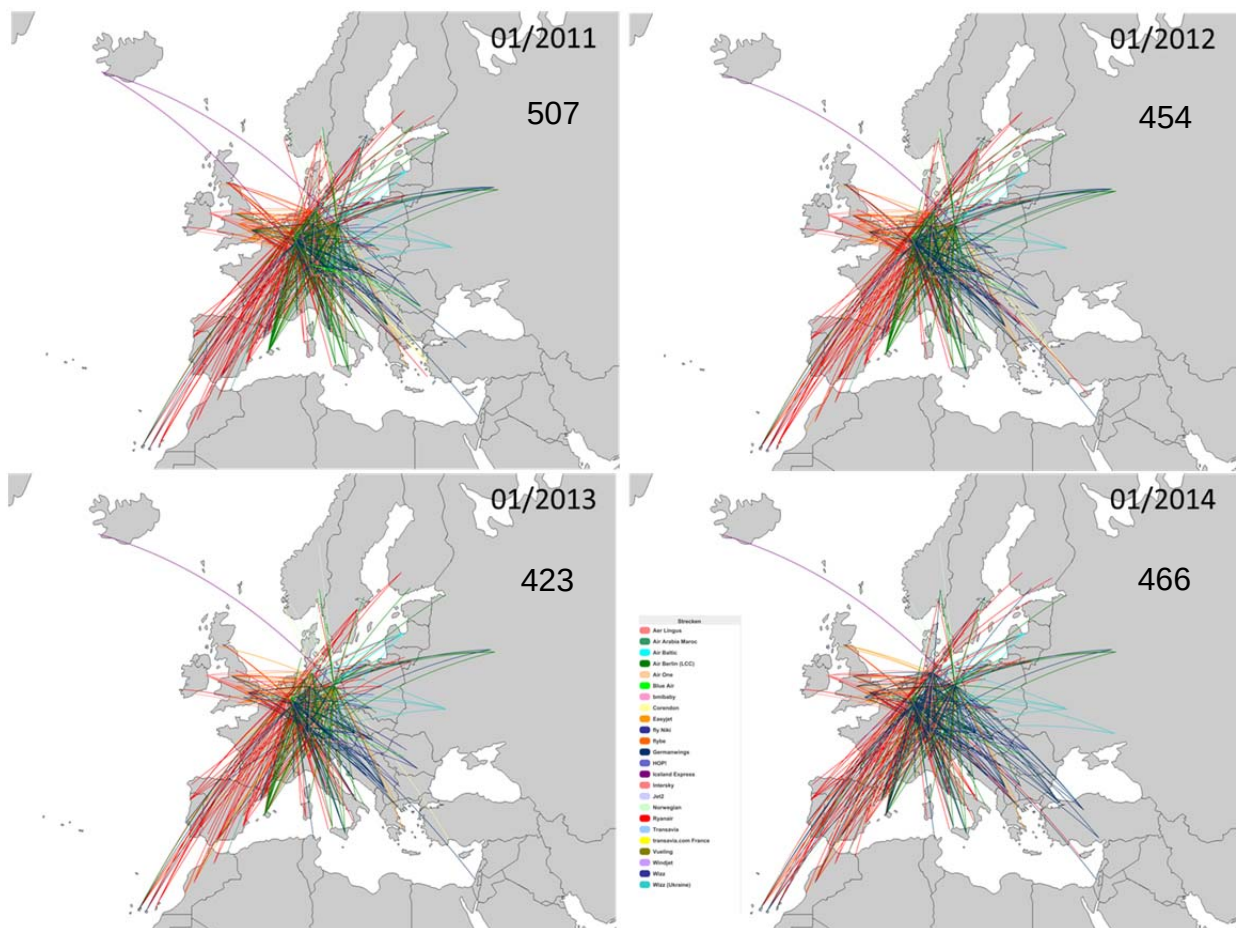


Abbildung 2: **Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen**

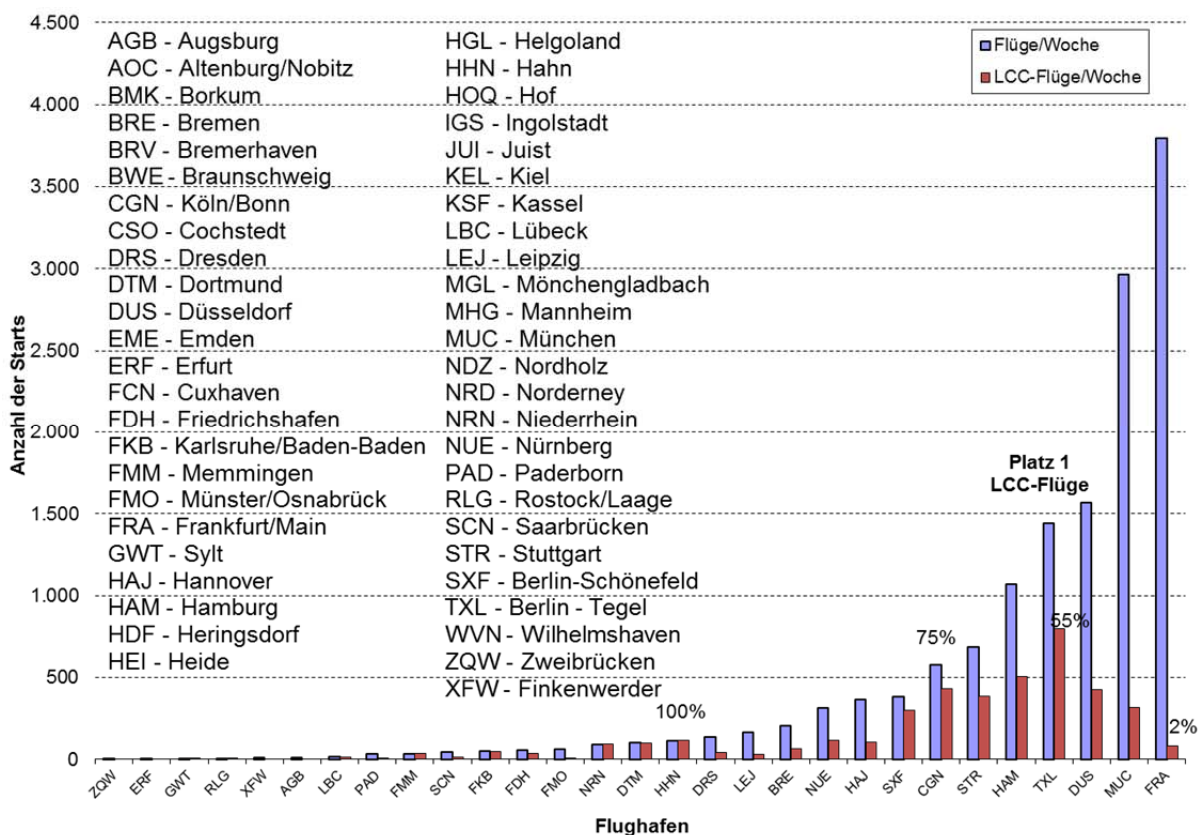


Abbildung 3: **Angebote Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2014**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2013 (in Tsd.)		Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC	
TXL	19.582	11.062	56,5
DUS	21.207	7.646	36,1
CGN	9.058	6.826	75,4
MUC	38.554	5.760	14,9
SXF	6.714	5.361	79,8
STR	9.550	5.361	56,1
HAM	13.485	5.120	38,0
HHN	2.583	2.570	99,5
NRN	2.486	2.485	100,0
FRA	57.896	1.955	3,4
DTM	1.923	1.882	97,9
HAJ	5.215	1.702	32,6
NUE	3.296	1.548	47,0
BRE	2.606	1.382	53,1
FKB	1.055	1.049	99,4
LEJ	2.130	773	36,3
FMM	788	770	97,8
DRS	1.744	768	44,1
FMO	850	387	45,5
LBC	341	340	100,0
FDH	531	320	60,2
PAD	789	311	39,5
SCN	356	233	65,4
RLG	95	47	49,4
ZQW	143	27	18,8
ERF	207	0	0,0
Gesamt	203.180	65.573	32,3

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2013 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland		
Flughafen	Passagiere im innerdeutschen Verkehr im Jahr 2013 (in Tsd.)	Anteil LCC am innerdeutschen Verkehr
TXL	4.949	65,4
MUC	3.305	35,3
DUS	2.365	52,9
CGN	2.307	77,6
HAM	2.267	44,3
STR	2.250	79,0
NUE	667	58,6
DRS	437	41,4
FRA	425	6,5
HAJ	252	23,1
LEJ	223	33,2
FKB	176	99,2
DTM	173	98,6
BRE	157	18,9
FDH	151	66,6
SCN	134	61,3
RLG	47	66,6
PAD	7	5,4
FMO	3	0,8
SXF	1	11,0
ZQW	0	0,6
FMM	0	0,1
ERF	0	0,0
NRN	0	0,0
HHN	0	0,0
LBC	0	0,0
Gesamt	20.098	44,6

Tabelle 4: **Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und LCC-Anteil im Jahr 2013 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2014		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	7.480	1.413.720	1.587
2	Easyjet	6.017	972.468	890
3	Norwegian	2.799	506.441	475
4	Flybe	2.696	195.371	240
5	Air Berlin (LCC)	2.489	383.624	212
6	Germanwings	1.740	238.188	231
7	HOP!	1.654	103.176	128
8	Vueling	1.653	294.732	215
9	Aer Lingus	1.569	219.183	149
10	Wizz	1.457	262.260	453
11	Air Baltic	740	67.846	82
12	Transavia	504	84.637	132
13	Meridiana	475	74.822	74
14	fly Niki	289	42.894	53
15	Air One	239	35.138	34
16	Blue Panorama	205	34.278	31
17	Jet 2	168	27.298	82
18	Volareweb	165	20.608	20
19	Blue Air	146	23.316	48
20	Wizz Ukraine	140	25.200	45
21	Intersky	134	7.932	12
22	Transavia.France	113	21.354	38
23	flydubai	69	12.012	20
24	Air Arabia Maroc	67	10.854	23
25	WOW	60	9.000	10
26	Corendon	30	5.670	21
27	Corendon Dutch	15	2.835	10
28	Air Italy	1	242	1
Summe		33.114	5.095.099	5.316

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2014 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	01/2014		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	7.057	962.223	845
2	Italien	4.260	722.569	610
3	Deutschland	4.077	612.559	466
4	Spanien	3.678	661.387	667
5	Frankreich	3.324	398.581	428
6	Norwegen	1.507	268.439	190
7	Irland	1.406	221.863	145
8	Niederlande	816	130.856	156
9	Schweiz	790	123.539	112
10	Schweden	700	122.427	113
11	Polen	697	123.484	189
12	Dänemark	547	87.416	68
13	Österreich	529	77.430	86
14	Belgien	487	83.937	89
15	Portugal	467	82.239	96
16	Lettland	443	47.274	59
17	Finnland	428	51.609	52
18	Ungarn	293	51.282	53
19	Rumänien	275	47.868	81
20	Rußland	171	26.752	29
21	Tschechien	139	22.794	31
22	Litauen	132	21.326	35
23	Ukraine	132	21.362	35
24	Albanien	88	13.793	7
25	Griechenland	83	14.609	22
26	Bulgarien	73	12.690	23
27	Türkei	66	11.033	32
28	Malta	62	11.382	25
29	Estland	61	6.735	9
30	Zypern	59	10.713	25
31	Serbien	50	8.374	21
32	Slowakei	44	8.189	11
33	Island	43	6.762	10
34	Mazedonien	27	4.848	11
35	Georgien	22	3.804	7
36	Kroatien	15	2.196	5
37	Moldawien	14	2.447	6
38	Luxemburg	11	1.716	3
39	Bosnien	10	1.698	6
40	Slowenien	9	1.524	3
41	Armenien	7	1.218	1
42	Aserbaidshan	6	1.056	2
43	Gibraltar	5	804	1
44	Weißrussland	4	292	1
Summe		33.114	5.095.099	4.866

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2014. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

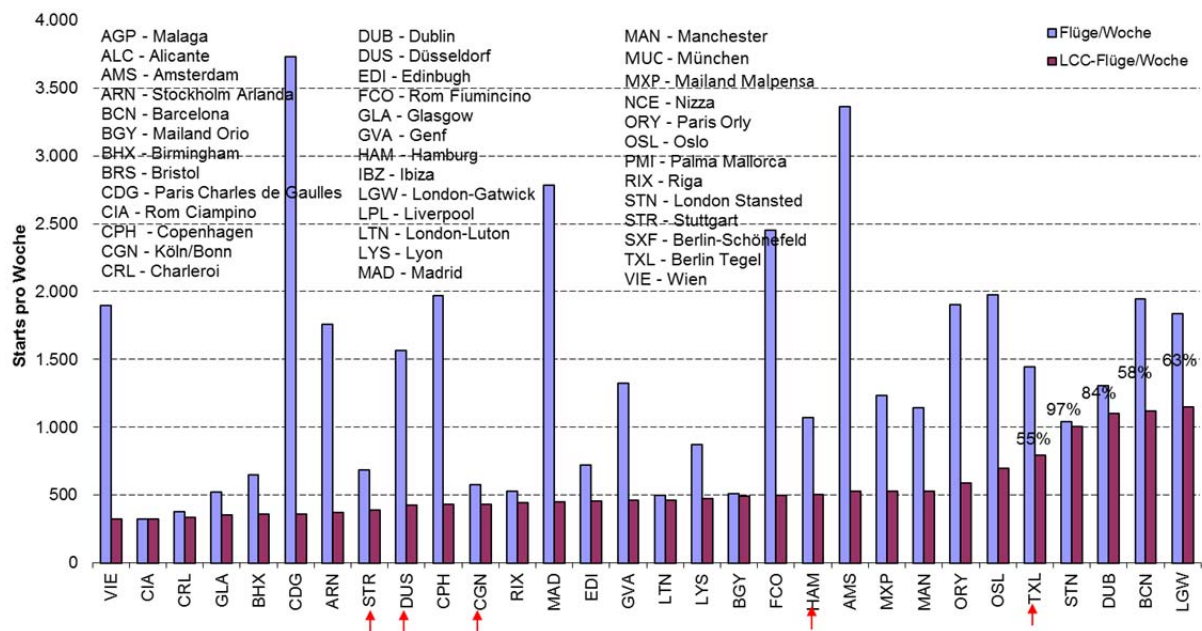


Abbildung 4: **Die größten LCC Flughäfen in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2014**

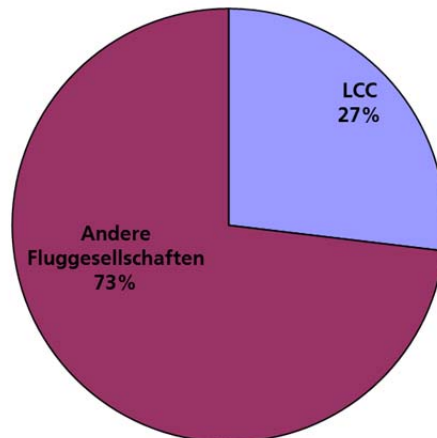


Abbildung 5: **Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2014**

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