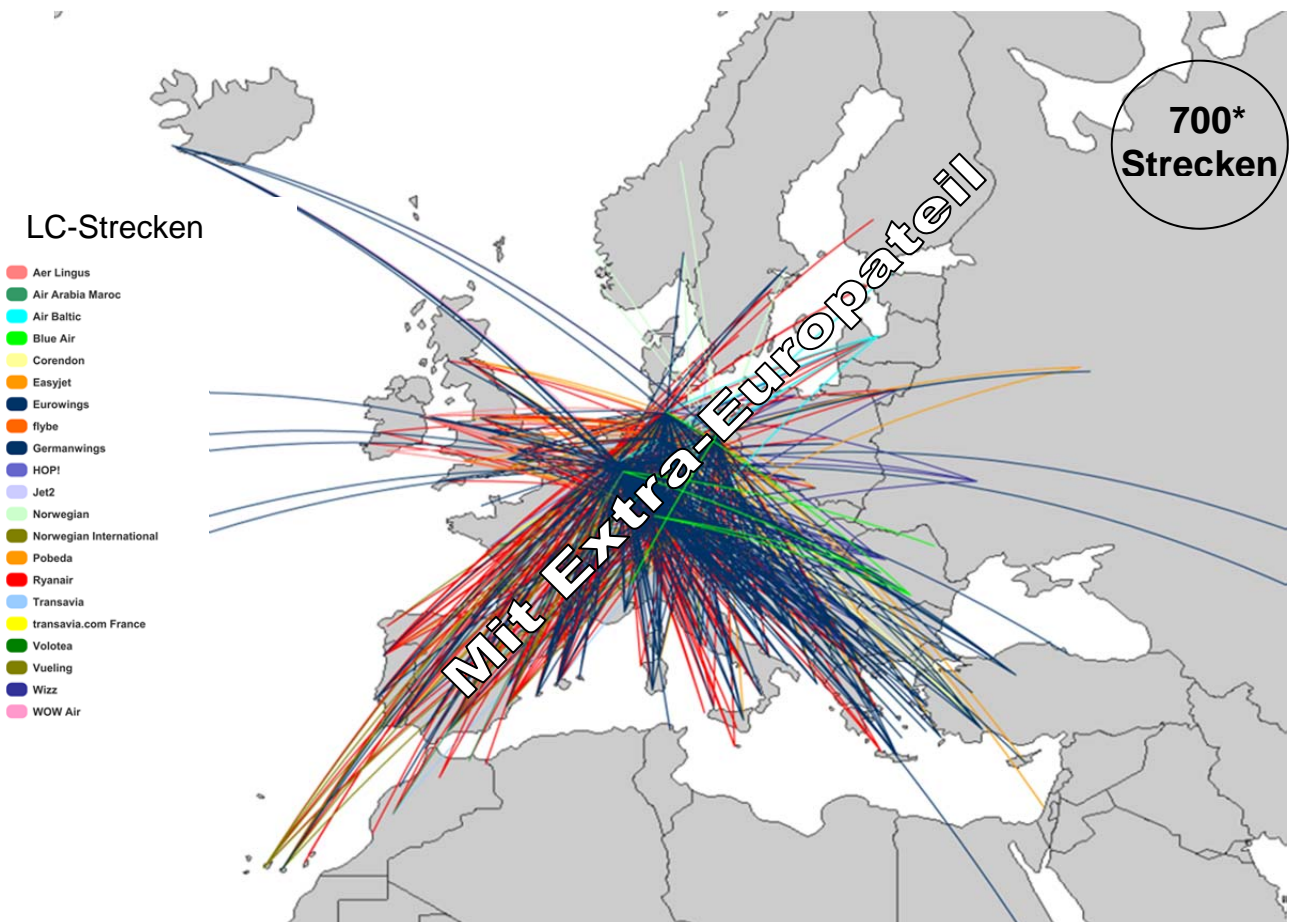




Low Cost Monitor 2/2016

- Eine Untersuchung des DLR -

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr



Herbst 2016

* ohne die Low Cost Angebote von Air Berlin (mit Air Berlin: 780 Strecken)

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 2016

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Sommerflugplan 2016. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2016.

Fluggesellschaften

→ Die teilweise oder gänzlich 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, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Die Fluggesellschaft Air Berlin hat in einem Brief an die ICAO mitgeteilt, dass sie in den Veröffentlichungen in Zukunft nicht mehr als Low Cost Airline sondern als Full Service Network Carrier geführt werden will. Auf ihren Wunsch soll diese Gesellschaft künftig auch nicht mehr im LC-Monitor explizit als Gesellschaft mit Low Cost Angeboten ausgewiesen werden. Allerdings haben sich die Kriterien, nach denen ein bestimmtes Segment von Air Berlin bisher im Monitor berücksichtigt worden ist, nicht wesentlich verändert. So ist ein Hauptkriterium, ein generell verfügbarer und vom Vorausbuchungszeitpunkt abhängiger geringer Flugpreis auf diversen nationalen und europäischen Strecken immer noch gegeben. Um eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben des Low Cost Monitors zu gewährleisten, soll daher das bisher von Air Berlin betrachtete Segment der preisgünstigen Flugangebote zumindest in dieser und in der nächsten Ausgabe noch nachrichtlich erwähnt werden, ansonsten werden auch die Vergangenheitswerte ohne Air Berlin Flüge ausgewiesen. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 18 bzw. 21 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei kann Germanwings/Eurowings in diesem Monitor als eine Gesellschaft betrachtet werden, obwohl Germanwings eine gewisse Zeit lang noch unter eigenem Flugkürzel fliegt, bevor alle Flüge vollständig unter Eurowingsflugnummer integriert sind. Auch Transavia und Transavia (France) sowie Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International können zusammen betrachtet werden. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (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: 5 Flugzeuge (A320: 5)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 24 Flugzeuge (B737: 12, D8: 12)
(Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte (Euro): 78 Flugzeuge (A319/20/21: 65, B737: 13))
Blue Air (0B) (www.blueairweb.com), Flotte: 22 Flugzeuge (B737: 22)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 233 Flugzeuge (A319: 133, A320: 100)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 29 Flugzeuge (A320: 15; C: 10; (A330: 4))
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 75 Flugzeuge (D8: 49, E: 24, ATR: 2)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 61 Flugzeuge (A319: 43, A320: 18)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 92 Flugzeuge (ATR: 23, E: 44, CRJ: 25)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A320: 21)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 61 Flugzeuge (B737-300: 50, B757-200: 11)
Norwegian Air Shuttle (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 68 Flugzeuge (B737: 57, B787: 10, A330: 1)
Norwegian Air International (D8) (www.norwegian.no), Flotte: 42 Flugzeuge (B737: 42)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com) Flotte: 12 Flugzeuge (B737: 12)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 354 Flugzeuge (B737: 354)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 45 Flugzeuge (B737: 45)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 26 Flugzeuge (B737: 26)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 24 Flugzeuge (B717: 19, A319: 4, B737: 1)

Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 113 Flugzeuge (A320: 95, A319: 8; A321: 10)

Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 71 Flugzeuge (A320: 63, A321: 8)

WOW (WW) (www.wowair.com), Flotte: 11 Flugzeuge (A320: 2, A321: 6, A330: 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 zählt schon lange 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 Etihad und dem Beitritt zur Luftverkehrsgesellschaftsallianz Oneworld die Ermittlung der Low Cost Strecken schwieriger geworden. Nachdem diese nach eigenen Angaben zufolge u.a. nur noch ein Premium Produkt anbietet, möchte die Gesellschaft nicht mehr als Low Cost Carrier, auch nicht streckenbezogen, klassifiziert werden. Dies geschieht jedoch im Low Cost Monitor schon seit einiger Zeit nicht mehr, seit er sich nicht mehr an den Geschäftsmodellen orientiert, sondern an typischen Merkmalen, wie z.B. generell verfügbaren günstigen Flugpreisen, die in Abhängigkeit von den Vorausbuchungszeitraum variieren. So handelt es sich im Monitor um den Markt der Low Cost Angebote und um die Gesellschaften, die diese preisgünstigen Flugangebote anbieten. Nach diesem Kriterium wäre eigentlich auch weiterhin ein Teil der Air Berlin Flüge zu berücksichtigen, da auch in aktuellen Flugpreisanalysen Flüge von Air Berlin zu einem Nettoflugpreis von 2 Euro angeboten werden (z.B. auf der Strecke Düsseldorf – Zürich, bei einem Vorausbuchungszeitraum von 3 Monaten). Es soll aber dem Wunsch von Air Berlin insofern nachgekommen werden als im Monitor die bisherigen und aktuellen preisgünstigen Angebote dieser Gesellschaft, sowie Strecken, die diesen entsprechen, nur noch nachrichtlich berücksichtigt werden. Angebote zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika, oder sonstige Interkontverbindungen, sind auch in der Vergangenheit nicht berücksichtigt worden. Streng genommen müssten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, z.B. auch von Lufthansa mit in die Betrachtung mit aufgenommen werden, da auch hier teilweise günstige Preise vorzufinden sind. Da diese jedoch immer nur für ein begrenztes Kontingent an Sitzen gelten, sind diese Strecken nicht mit in die Betrachtung aufgenommen worden. Insgesamt erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich immer mehr und mehr vermischen, sondern die Idee, ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt ist die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebot an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Sommer recht konstant geblieben. Vor einiger Zeit neu hinzugekommen ist die französische Gesellschaft HOP!. 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 gibt es seit einiger Zeit 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 nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend noch unter der Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. So scheinen, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France), IAG mit Vueling oder Lufthansa mit Eurowings/Germanwings, immer mehr ehemalige große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier zu gründen, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Neu hinzugekommen sind Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle sowie die russische Pobeda. Nicht mehr angeboten werden von Deutschland aus Flüge in diesem Sommer Flüge u.a. von Intersky, die Ende 2015 in Insolvenz gegangen ist.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit 354 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 260; LH Cargo: 17; LH Cityline 54). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa seit einiger Zeit relativ konstant über rund 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügt, hat ihren Bestand auf 233 Flugzeuge erhöht. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat diese Gesellschaft

ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 wird die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Angeboten auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika und Asien anbietet. So gibt es im Herbst 2016 neben 4 A330 Flugzeugen für den Interkontverkehr 86 weitere Flugzeuge der Typenklasse A319/A320 und Canadair. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit auch Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2016 ist Eurowings/Germanwings mit rund 2.250 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Dabei konnte die Anzahl der Strecken um über 20% gesteigert werden, wobei die Anzahl der Sitzplätze nur um knapp 10% und die Anzahl der Starts um rund 3% zunahm. Dies ist u.a. auf die Neuaufnahme von Langstreckenflügen mit großem Fluggerät zurückzuführen. Würden die Low Cost Angebote von Air Berlin noch mit in die Untersuchung einbezogen, so läge diese Gesellschaft mit rund 2.330 Starts knapp vor Eurowings/Germanwings. Während hier die Anzahl der Strecken nur um 1% gewachsen ist, steigerte sich die Anzahl der Flüge um über 5%. Somit scheint das umfangreiche Programm zur Konsolidierung weitgehend abgeschlossen zu sein, zu dem auch der Rückzug von diversen Regionalflughäfen zählt.

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 einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 gibt es in den Sommermonaten im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. Unter Berücksichtigung der Air Berlin Flüge wird auch dieses Jahr die Anzahl der Flüge im Low Cost Sektor um 7,4% auf 6.706 Start steigen. Ohne diese Flugangebote sind es lediglich 4.374 Flüge, was einem Rückgang von knapp 30% entsprechen würde. Würde man auch schon 2015 die Air Berlin Flüge nicht berücksichtigen, so wären es im Juli 2015 rund 4.030 Flüge gewesen. Auf diese Basis bezogen, ergibt sich ein Wachstum der Low Cost Angebote um 8,5%. Das Wachstum der Gesellschaften mit preiswerten Flügen führt u.a. zu einer Erhöhung der Angebote insbesondere an den Flughäfen Berlin-Schönefeld oder Köln.

Im Ranking folgen Ryanair (860 Flüge) und Easyjet (499 Flüge). Bei Ryanair ist nach starken Rückgängen besonders in den Jahren 2012 bis 2014 seit 2015 ein deutliches Wachstum im Flugangebot festzustellen, welches sich mit über 36% in diesem Sommer fortsetzt. Dies gilt allerdings nicht in dem Maße für die Anzahl der angebotenen Strecken, die nur um rund 12% zugenommen haben. Es gibt deutliche Unterschiede in der Entwicklung dieser Gesellschaft an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair das Flugangebot z.B. in Köln oder Berlin gegenüber dem letzten Jahr stark erhöht, nicht mehr angefliegen wird dagegen Münster. Bei Easyjet ist im Sommer 2016 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 3% gestiegen, wobei die Flughäfen Düsseldorf und Köln nicht mehr angefliegen werden, eine Erhöhung gab es besonders am Flughafen Berlin-Schönefeld. Auf den Plätzen 4 bis 7 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 11%iges Wachstum auf 162 Starts pro Woche kommt, sowie Transavia/Transavia France, flybe und Vueling. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 100 Flügen pro Woche. Dabei ist besonders bei Norwegian in Deutschland ein Rückgang von rund 15% der Flüge festzustellen.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 18 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 89 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings/Germanwings entfallen 51,3% aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 19,7 % sowie Easyjet mit 11,4 % und Wizz mit 3,7 %. Unter Berücksichtigung des relevanten Segments von Air Berlin sieht die Verteilung anders aus. Da ist Air Berlin mit 34,8% führend vor Eurowings/Germanwings mit 33,5% und Ryanair mit 12,8% Marktanteilen.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für den Kunden preisgünstigen Low Cost Flugangebote 700 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2016 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 30 Strecken mehr als im Sommer 2015, wenn man die Air Berlin Flüge in beiden Fällen außer acht läßt, gleichbedeutend einem Anstieg von 4,5%. Anderenfalls sind es 780 Strecken im Sommer 2016, gegenüber 754 Strecken im Sommer 2015. Generell ist das Streckenwachstum u.a. hervorgerufen durch

einen Streckenausbau von Ryanair und Eurowings/Germanwings in Deutschland. Aber auch Transavia trägt durch die Einrichtung einer Basis in München zum Wachstum der Low Cost Angebote in Deutschland bei. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich wie auch im Jahr 2010 ein positives Streckenwachstum, bevor es 2011 erneut eine Streckenreduzierung gab. Seit 2012 steigt die Anzahl der Strecken wieder an und erreicht in diesem Sommer einen neuen Höchstwert mit 700 (780) unterschiedlichen Strecken. Zwar ist wohl die Finanz- und Wirtschaftskrise in Deutschland weitgehend 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 Sommer 2009 (150 Strecken) und Sommer 2010 (174 Strecken) mit insgesamt zusätzlich rund 25 Strecken das Netz ausbauen können. Nach Rückgängen in den Jahren 2011 und 2014 kann dieses Jahr zwar der Vorjahreswert von 169 Strecken um 21 zusätzliche Strecken überschritten werden, jedoch liegt dieser Wert noch weit unter dem bisherigen Höchstwert von 210 Strecken in der Sommerperiode aus dem Jahr 2013. Dabei ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode durchzuführen sind und hier nicht mit der Winter-/Frühjahrsperiode zu verwechseln sind, wo die Werte oft unterschiedlich sind.

Das Netz von Easyjet blieb mit 83 Strecken relativ stabil gegenüber dem Vorjahr.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings/Germanwings durchführen zu lassen, erhöhte sich deren Streckennetz in den vergangenen Jahren stark. Hierbei waren besonders Flughäfen wie Hamburg, Düsseldorf oder Berlin betroffen. Da einige dieser Strecken vorher schon von Lufthansa bedient wurden, gab es hier eine Verschiebung zwischen den Gesellschaften, da sie durch die Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt werden. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC). Seit Ende Oktober 2015 gibt es zwischen Lufthansa und Germanwings eine weitere Änderung in ihrer Zusammenarbeit. So werden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge ab Köln angeboten. Gleichzeitig wird die bisherige Germanwings in Eurowings integriert. Damit bieten Eurowings/Germanwings aktuell über 380 Strecken an, was einen Anstieg um über 22% bedeutet. Allerdings zeigt sich bei einer genaueren Betrachtung, dass im Rahmen der Umstrukturierung einige Strecken sowohl unter Eurowingsflugnummer als auch noch unter Germanwingsflugnummer angeboten werden. Schaut man sich nur noch die unterschiedlichen Strecken an, so gibt es zwischen Sommer 2015 und Sommer 2016 lediglich einen Anstieg von 310 auf 318 verschiedene Strecken oder ein Wachstum von 2,6%.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gibt es seitdem einen Rückgang und die aktuellen Werte liegen nur noch bei 61 Strecken. Zählt man die Strecken von Air Berlin noch mit, sind es 87. In beiden Fällen ist das ein Rückgang zwischen 7% und 9%. Auf der anderen Seite sind mit Ryanair von Köln/Bonn und Transavia von München aus wieder ausländische Low Cost Carrier im innerdeutschen Luftverkehr tätig, nachdem Ryanair mit Einführung der Luftverkehrssteuer den innerdeutschen Markt verlassen hatte. Zuwächse gab es auch in zahlreiche andere Länder, u.a. auch nach Frankreich, Großbritannien, Irland und Italien.

- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich hat zwar zugenommen, ist aber weiterhin recht gering, nur auf 90 der insgesamt 700 Strecken konkurrieren 2 und lediglich auf 21 Strecken mehr als 2 Low Cost Anbieter. 589 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (84 %) werden nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen. Allerdings hat der Wettbewerb gegenüber dem letzten Jahr zugenommen, als noch 92% der Strecken von nur einer Airline bedient wurden. Dadurch, dass z.B. Ryanair mittlerweile auch größere Flughäfen verstärkt bedient, kommt es auch zu verstärktem Wettbewerb. So wird z.B. die Strecke Hamburg-Mallorca nicht mehr nur von Germanwings befliegen, sondern inzwischen auch von Ryanair. Dieser Wettbewerb hat sich gesteigert, seitdem Ryanair nun auch innerdeutsche Strecken z.B. von Köln nach Berlin befliegt, wo derzeit schon Germanwings und Air Berlin vertreten sind.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden fast 4.400 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2016 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 350 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 8,5 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um 15 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um 4,5 % angestiegen. Dies

bedeutet eine geringere Netzausdehnung bei einem stärkeren Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2016 bei 6 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 16, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.

- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.374 Flügen wurden im Mittel 156 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr etwas gestiegen. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich 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 einem deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein; ab 2019 soll mit der Auslieferung der B737-Max das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze steigen. 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. 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, der im Winterflugplan aber deutlich höher ist als im Sommerflugplan: 22 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit rund 60 Strecken (entspricht 30 Flughafenpaaren) nur knapp 9 % aller Strecken ausmacht.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit rund 660 bzw. 610 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor Frankreich und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Griechenland, Irland und Portugal vor Österreich und Kroatien. Dabei ist festzustellen, dass in mehreren Fällen die Zahl der Starts stärker gewachsen, bzw. weniger zurückgegangen ist als die Anzahl der Strecken. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 45 Ländern. Ein Ausbau nach Großbritannien/Irland und nach Osteuropa ist erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es erstmalig auch Langstreckenangebote von Eurowings/Germanwings, z.B. nach Kuba, Mexiko, in die USA, die Dom. Republik oder nach Thailand.

- **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 Sommer 2016 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote. Köln/Bonn weist mit 649 Starts (entspr. 63 % des dortigen Flugaufkommens) einen rund 23% höheren Wert als im Vorjahr auf, was besonders durch den Angebotsausbau von Ryanair an diesem Flughafen hervorgerufen wird; er liegt damit auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Ein besonders starkes Wachstum gab es in Berlin Schönefeld, auch hier vorwiegend bewirkt durch Ryanair, die ihr Angebot von rund 60 Flügen pro Woche auf fast 220 im Jahr 2016 erhöht hat. Damit liegt der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 80 %. Auf verschiedenen deutschen Flughäfen, wie z.B. Bremen oder Dortmund hat der Low Cost Verkehr abgenommen, auf einigen anderen Flughäfen, wie z.B. in Stuttgart zugenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Niederrhein, Memmingen oder Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

Flugpreise

- **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter 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 enthielten und deshalb wenig aussagefähig waren. Dies hat sich seit einiger Zeit geändert und es werden verstärkt nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LC Flüge auf rund 75 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 LC Strecken, die im Herbst 2016 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 30. August 2016 gewählt.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2016 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen 40 € und 70 € bei den

Bruttopreisen. Dabei gibt es unterschiedliche Tendenzen. Während Ryanair die Preise gegenüber dem letzten Jahr erhöht hat, gibt es einen Rückgang bei Wizz. Gründe für Preissenkungen sind u.a. steigender Wettbewerb oder auch der geringe Ölpreis. Zu Preissteigerungen kann es kommen, wenn z.B. Flughäfen mit höheren Landegebühren angefliegen oder längere Distanzen befliegen werden. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass teurere Gesellschaften teilweise einen besseren Service (z.B. kostenlose Getränke oder Zeitschrift) aufweisen. Allerdings hat Air Berlin angekündigt, in Zukunft Getränke nur noch gegen Entgelt anzubieten.

- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise bei den Low Cost Angeboten variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der für den Folgetag gebucht wird, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 70 € und 170 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und bei den meisten Gesellschaften zwischen ca. 20 € und rund 50 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings geben diese Daten noch keine genaue Auskunft über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen, 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 2016 sind auf den 25 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 103,8 Mio. Passagiere gezählt worden. 23,5 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 23,0 %. Berücksichtigt man dabei wie in der Vergangenheit, auch einen Teil von Air Berlin, so waren es insgesamt 30,6 Mio. Passagiere oder 29,4%. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, wie Hahn, Niederrhein und Memmingen fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch der Flughafen Berlin-Schönefeld, wird zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt. Keinen Verkehr gibt es mehr am Flughafen Zweibrücken.

Nach dem Verkehrsrückgang in dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichneten Jahr 2008/09 hat sich der Luftverkehr nach dem Jahr 2010 wieder erholt. Das positive Wachstum zwischen 2011 und 2015 hat sich auch 2016 fortgesetzt.

Der aktuelle Low Cost Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Marktes soll auch der europäische Markt, auf dem Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten zu finden sind, 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. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Liniencarriern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern 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:

Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B767:3, B737:4)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 52 Flugzeuge (B737: 52)

Insgesamt hat sich die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften leicht verringert. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. 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. Air One und Wizz Ukraine haben den Betrieb 2014 und 2015 eingestellt. Grund waren hier die politischen Schwierigkeiten. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich aber auch aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen, plant aber künftig Europa wieder anzufliegen. Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der spanischen Volotea, die im Sommer 2015 schon Deutschland bedient hat und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot, die seit diesem Sommer Ziele in Deutschland in ihren Flugplan aufgenommen hat.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit fast als 14.000 Starts im Juli 2016 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um mehr als 10% gesteigert hat, wobei das Streckennetz nur um etwas mehr als 1% gewachsen ist. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 10.600 Starts, die europaweit das Angebot um rund 4% ausgedehnt hat. Während bei Ryanair nur 34 Strecken hinzu gekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz um knapp 80 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Vueling, die ihr Angebot um 6 % auf mehr als 4.800 Flüge erhöht hat und flybe mit 4.085 Starts. Auf Platz 5 und insgesamt 3.668 Flügen liegen Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International. Unter Einbeziehung von Air Berlin folgt das Segment der Low Cost Angebote dieser Gesellschaft, die mit 3.647 Flügen einen ähnlichen Wert aufweist wie Eurowings/Germanwings, die zusammen 3.645 Flüge europaweit angeboten haben. Den siebenten Rang belegt Wizz mit knapp 3.000 Starts und einer Steigerung um über 12 %. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 6 Flüge anbietet, sind es bei flybe sogar 11 Flüge.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Intersky den Betrieb einstellen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz immer größer. Auch Ryanair und Easyjet konnten deutlich wachsen. Der Marktanteil von Ryanair hat liegt bei 25 %. Insgesamt gibt es einen weiteren Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit über 12.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2016 mehr als 1.300 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 8.600 Starts, sowie Italien und Frankreich mit ca. 6.400 bzw. 5.300 Flügen. Auf Rang 5 liegt Deutschland mit 4.374 Start. Betrachtet man die Flüge von Air Berlin mit, so liegt Deutschland mit rund 6.700 Starts vor Frankreich auf dem vierten Platz.

Von den insgesamt rund 8.200 unterschiedlichen Strecken werden ca. 84 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Inzwischen gibt es aber schon rund 1.000 Strecken, auf denen 2 und auf rund 150 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen. Das bedeutet, dass auch in Europa der Wettbewerb der Low Cost Carrier auf gleichzeitig beflogenen Strecken zunimmt, aber immer noch relativ gering ist.

Durch eine Ausweitung des Angebots besonders von Ryanair (+ 14,4 %) und Easyjet (+11,9) ist Barcelona im Sommer 2016 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa geworden, gefolgt von London-Gatwick, wo ebenfalls Ryanair (+ 8,3%) aber auch Vueling stark gewachsen sind. Easyjet, der größte Anbieter von Low Cost Flügen in Gatwick, reduzierte dagegen das Angebot. Dublin liegt mit 1.772 Starts auf Platz 3 und weist ein Wachstum von 10,0 % auf, welches ebenfalls besonders durch Ryanair (+17,8 %) hervorgerufen worden ist. Es folgt London-Stansted auf Platz 4 mit rund 1.450 LCC Starts pro Woche im Juli 2016, einem der wichtigsten Flughäfen von Ryanair (s. Abb. 4). Dahinter folgen Manchester und Amsterdam mit jeweils rund 1.550 Starts pro Woche. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 694 Starts auf und befindet sich auf Rang 9 hinter Palma de Mallorca. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen fast 4.240 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost

Angeboten in Europa befinden sich mit Köln/Bonn, Düsseldorf, Berlin-Schönefeld und Hamburg auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 500 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Durch den starken Angebotsausbau von Ryanair in Berlin-Schönefeld liegt dieser Flughafen auf Rang 23 in Europa. Es ist festzustellen, dass einige deutsche Flughäfen mit Low Cost Angeboten aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Eurowings/Germanwings eine erhöhte Anzahl an Flügen mit Low Cost Angeboten aufweisen. So werden innerdeutsche und europäische Flüge außer von und nach Frankfurt und München anstelle von Lufthansa nun von Eurowings/Germanwings durchgeführt. Auf der anderen Seite macht sich die Nichtberücksichtigung von Air Berlin in der Betrachtung bemerkbar. Mit Air Berlin liegt Düsseldorf mit 1.167 Starts an sechster Stelle, Berlin-Tegel mit 1.010 Starts auf Rang 9 und Köln/Bonn mit 767 Starts auf Platz 15.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 31 % der Flüge in einer Sommerflugplanperiode (s. Abb. 5). 69 % der Flüge werden vorwiegend von den eher 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 August 2016 insgesamt 309 Flüge dieser Gesellschaft nach Nordamerika und Asien. Dies sind fast 100 Flüge mehr als im letzten Jahr. Geflogen wird von Stockholm, Kopenhagen, Oslo und London-Gatwick mit Flugzeugen der Marke Boeing 787 mit jeweils 270 bis 290 Sitzplätzen. Seit Mitte dieses Jahres ist als weiterer Abflugort Paris in Europa hinzugekommen, wobei ein direkter Wettbewerb mit Air France besteht. Ziele sind u.a. New York, Los Angeles, Fort Lauderdale, Oakland und Miami in Nordamerika sowie Bangkok in Asien.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im August 2016 64 Starts, die in Köln beginnen und nach Bangkok und Phuket in Asien sowie nach Mexiko, Kuba, Mauritius und in die Dominikanische Republik sowie USA führen. Geflogen wird mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen.

	August 16	Starts
Norwegian	Stockholm Arlanda - Bangkok Suvarnabhumi	4
Norwegian	Stockholm Arlanda - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	4
Norwegian	Stockholm Arlanda - New York J F Kennedy	17
Norwegian	Stockholm Arlanda - Las Vegas McCarran	5
Norwegian	Stockholm Arlanda - Los Angeles	13
Norwegian	Stockholm Arlanda - Oakland	14
Norwegian	Bergen - New York J F Kennedy	4
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	4
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - New York J F Kennedy	18
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Los Angeles	9
Norwegian	Copenhagen - Bangkok Suvarnabhumi	4
Norwegian	Copenhagen - Boston Logan	4
Norwegian	Copenhagen - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	8
Norwegian	Copenhagen - New York J F Kennedy	18
Norwegian	Copenhagen - Las Vegas McCarran	4
Norwegian	Copenhagen - Los Angeles	14
Norwegian	Copenhagen - Orlando	5
Norwegian	London Gatwick - Boston Logan	18
Norwegian	London Gatwick - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	5
Norwegian	London Gatwick - New York J F Kennedy	31
Norwegian	London Gatwick - Los Angeles	22
Norwegian	London Gatwick - Orlando	9
Norwegian	London Gatwick - Oakland	13
Norwegian	Oslo Airport - Bangkok Suvarnabhumi	5
Norwegian	Oslo Airport - Boston Logan	9
Norwegian	Oslo Airport - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Oslo Airport - New York J F Kennedy	17
Norwegian	Oslo Airport - Los Angeles	9
Norwegian	Oslo Airport - Orlando	4
Norwegian	Oslo Airport - Oakland	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Bangkok Suvarnabhumi	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Boston Logan	11
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Cancun	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Phuket	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Mauritius	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Puerto Plata	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Punta Cana	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Varadero Juan Gualberto Gomez	9
	Gesamt	373

Low Cost Verkehre in Deutschland

Rang	Fluggesellschaft	07/2016			07/2015			Veränderung (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
	(Air Berlin-LCC)	(2.332)	(345.575)	(135)	(2.212)	(329.606)	(134)	(5,4)	(4,8)	(0,7)
1	Eurowings/Germanwings	2.245	318.289	380	2.174	290.356	310	3,3	9,6	22,6
	Germanwings	1.643	238.950	266	2.174	290.356	310	-24,4	-17,7	-14,2
2	Ryanair	860	162.540	190	630	119.070	169	36,5	36,5	12,4
	Eurowings	602	79.339	114	0	0	0	---	---	---
3	Easyjet	499	81.588	83	483	78.276	82	3,3	4,2	1,2
4	Wizz	162	29.176	53	146	26.280	45	11,0	11,0	17,8
5	Transavia/Transavia (France)	110	20.470	22	3	567	1	3566,7	3510,2	2100,0
6	flybe	104	8.622	10	74	6.210	8	40,5	38,8	25,0
7	Vueling	103	18.388	19	121	21.524	22	-14,9	-14,6	-13,6
	Transavia	97	18.013	20	0	0	0	---	---	---
8	Norwegian Air Shuttle/Internat.	75	14.064	24	89	16.516	27	-15,7	-14,8	-11,1
9	Aer Lingus	71	12.354	8	69	11.616	7	2,9	6,4	14,3
10	Air Baltic	61	5.994	12	63	4.993	10	-3,2	20,0	20,0
	Norwegian Air International	38	7.182	15	0	0	0	---	---	---
	Norwegian Air Shuttle	37	6.882	9	89	16.516	27	-58,4	-58,3	-66,7
11	Corendon	24	4.320	14	20	3.534	14	20,0	22,2	0,0
12	Blue Air	19	2.926	6	10	1.592	3	90,0	83,8	100,0
13	WOW	15	2.250	3	10	1.500	3	50,0	50,0	0,0
	Transavia (France)	13	2.457	2	3	567	1	333,3	333,3	100,0
14	Pobeda	8	1.440	2	0	0	0	---	---	---
15	Volotea	6	748	3	4	500	2	50,0	49,6	50,0
16	HOP!	5	250	1	5	250	1	0,0	0,0	0,0
17	Jet2	4	592	1	4	592	1	0,0	0,0	0,0
18	Air Arabia Maroc	3	486	2	3	486	1	0,0	0,0	100,0
19	Intersky	0	0	0	112	7.272	17	-100,0	-100,0	-100,0
20	fly Niki	0	0	0	11	1.680	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.374	684.497	833	4.031	592.814	724	8,5	15,5	15,1
		(6.706)	(1.030.072)	(968)	(6.243)	(922.420)	(858)	(7,4)	(11,7)	(12,8)

Tabelle 1: Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor nach Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung; Werte mit Air Berlin in Klammern)

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

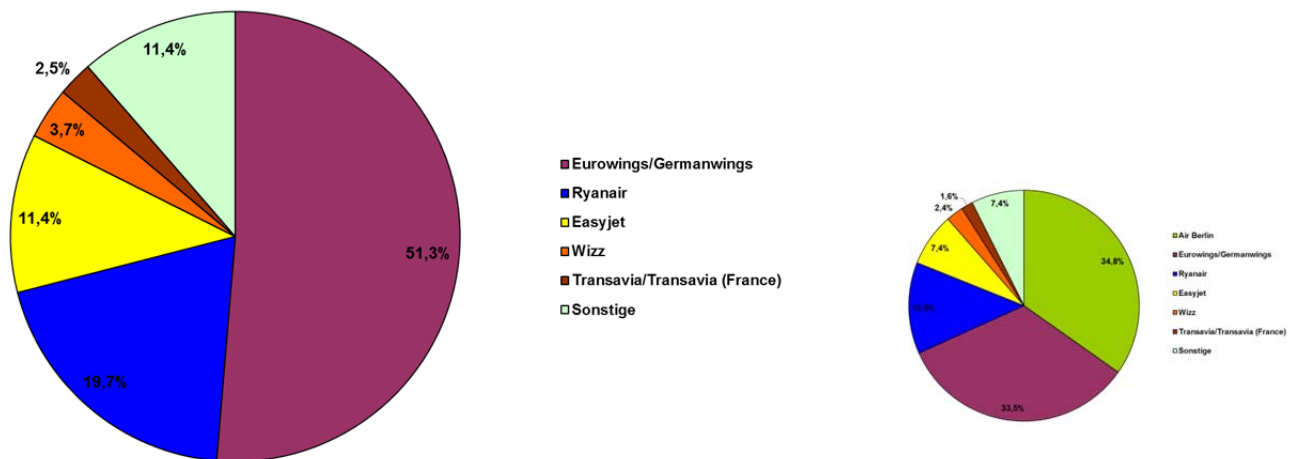


Abbildung 1: Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2016; ohne und mit Air Berlin)

Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2016			07/2015			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	969	139.852	61	959	120.449	67	1,0	16,1	-9,0
2	Spanien	665	114.486	100	590	99.649	104	12,7	14,9	-3,8
3	Großbritannien	610	88.209	63	568	82.459	59	7,4	7,0	6,8
4	Italien	467	77.535	103	396	62.609	94	17,9	23,8	9,6
5	Frankreich	166	24.006	31	146	19.459	27	13,7	23,4	14,8
6	Schweiz	157	22.484	11	144	20.147	11	9,0	11,6	0,0
7	Griechenland	127	20.434	43	110	17.517	40	15,5	16,7	7,5
8	Irland	117	20.688	16	112	19.325	14	4,5	7,1	14,3
9	Portugal	111	19.710	30	94	16.677	26	18,1	18,2	15,4
10	Österreich	107	15.950	12	110	15.870	13	-2,7	0,5	-7,7
11	Kroatien	103	16.043	37	98	14.448	36	5,1	11,0	2,8
12	Polen	80	13.489	17	77	11.882	17	3,9	13,5	0,0
13	Lettland	66	8.181	10	71	7.397	11	-7,0	10,6	-9,1
14	Rumänien	63	10.766	21	50	8.228	16	26,0	30,8	31,3
15	Ungarn	57	9.048	8	55	8.298	7	3,6	9,0	14,3
16	Schweden	56	8.312	9	58	7.852	9	-3,4	5,9	0,0
17	Türkei	53	8.382	24	90	13.650	38	-41,1	-38,6	-36,8
18	Niederlande	51	7.939	5	34	5.228	3	50,0	51,9	66,7
19	Belgien	44	7.497	3	22	2.766	2	100,0	171,0	50,0
20	Norwegen	38	5.926	6	38	5.888	6	0,0	0,6	0,0
21	Tschechien	29	3.870	3	28	3.123	4	3,6	23,9	-25,0
22	Marokko	28	4.896	12	27	4.698	12	3,7	4,2	0,0
23	Island	25	3.690	7	19	2.796	6	31,6	32,0	16,7
24	Serbien	21	3.324	10	16	2.496	8	31,3	33,2	25,0
25	Dänemark	20	3.600	3	13	2.178	2	53,8	65,3	50,0
26	Mazedonien	20	3.600	8	18	3.240	7	11,1	11,1	14,3
27	Litauen	18	2.870	5	13	2.403	3	38,5	19,4	66,7
28	Rußland	18	2.880	4	13	1.884	3	38,5	52,9	33,3
29	Bulgarien	16	2.814	6	12	2.178	3	33,3	29,2	100,0
30	Bosnien	12	1.980	5	12	1.980	5	0,0	0,0	0,0
31	Ukraine	10	1.800	4	10	1.800	4	0,0	0,0	0,0
32	Malta	8	1.512	4	0	0	0	---	---	---
33	Estland	7	1.098	3	8	1.048	3	-12,5	4,8	0,0
34	Slovakei	7	1.323	1	0	0	0	---	---	---
35	Israel	4	696	1	9	1.404	3	-55,6	-50,4	-66,7
36	Thailand	4	1.068	2	0	0	0	---	---	---
37	Zypern	3	456	2	3	456	2,0	0,0	0,0	0,0
38	Dom. Republik	3	801	2	0	0	0	---	---	---
39	USA	3	801	1	0	0	0	---	---	---
40	Albanien	2	288	2	2	288	2	0,0	0,0	0,0
41	Kuba	2	534	1	0	0	0	---	---	---
42	Finnland	2	378	1	4	756	2	-50,0	-50,0	-50,0
43	Mexiko	2	726	1	0	0	0	---	---	---
44	Tunesien	2	288	1	2	288	1	0,0	0,0	0,0
45	Mauritius	1	267	1	0	0	0	---	---	---
	Summe	4.374 (6.706)	684.497 (1.030.072)	700 (780)	4.031 (6.243)	592.814 (922.422)	670 (754)	8,5 (7,4)	15,5 (11,7)	4,5 (3,4)

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet; jeweils ohne Air Berlin; Gesamtwerte mit Air Berlin in Klammern)**

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2016 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
SXF	5.272	4.535	86,0
CGN	5.380	3.229	60,0
HAM	7.478	2.810	37,6
DUS	10.515	2.449	23,3
STR	4.822	1.865	38,7
TXL	9.957	1.746	17,5
MUC	19.805	1.251	6,3
HHN	1.205	1.205	99,9
DTM	909	872	95,9
NRN	864	864	100,0
BRE	1.203	495	41,1
FMM	435	432	99,2
HAJ	2.433	400	16,4
NUE	1.486	299	20,2
FKB	470	296	62,9
FRA	28.618	289	1,0
DRS	753	229	30,4
LEJ	962	165	17,1
LBC	76	76	100,0
FDH	249	22	8,9
RLG	66	21	31,7
PAD	277	0	0,0
FMO	337	0	0,0
ERF	85	0	0,0
SCN	171	0	0,0
ZQW	0	0	0,0
Gesamt (Gesamt mit AB-LCC)	103.828 (103.828)	23.548 (30.570)	22,7 (29,4)

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im ersten Halbjahr 2016 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2016		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	13.977	2.641.653	2.541
2	Easyjet	10.654	1.765.920	1.474
3	Vueling	4.812	872.096	778
4	Flybe	4.085	287.792	369
5	Norwegian Air Shuttle/Int.	3.668	678.923	776
	Air Berlin (LCC)	3.647	559.108	280
6	Eurowings/ Germanwings	3.645	516.339	694
7	Wizz	2.965	536.020	806
	Germanwings	2.610	379.734	486
	Norwegian	2.488	457.463	500
8	Aer Lingus	2.220	322.111	218
9	Transavia/ Transavia.Fr	2.007	366.083	372
10	Jet 2	1.438	251.862	406
11	HOP!	1.411	107.496	191
	Transavia	1.227	220.223	241
12	Volotea	1.192	148.694	372
	Norwegian Air International	1.180	221.460	276
	Eurowings	1.035	136.605	208
13	Air Baltic	904	85.716	113
	Transavia.France	780	145.860	131
14	Blue Air	546	86.114	132
15	Pobeda	523	94.140	94
16	Corendon/ Corendon Dutch	352	63.360	180
	Corendon	252	45.360	136
17	Blue Panorama	226	38.000	80
18	WOW	196	32.091	46
	Corendon Dutch	100	18.000	44
19	flydubai	97	16.986	18
20	Air Arabia Maroc	93	15.066	30
	Summe	55.011	8.926.462	9.690
		(58.658)	(9.485.570)	(9.970)

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2016 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet; ohne Berücksichtigung von Air Berlin; in Klammern einschließlich Air Berlin)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	07/2016		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	12.277	1.743.463	1.323
2	Spanien	8.614	1.549.639	1.115
3	Italien	6.445	1.105.950	1.044
4	Frankreich	5.300	757.244	819
5	Deutschland	4.374	684.497	700
6	Irland	2.242	367.096	224
7	Niederlande	1.626	272.099	211
8	Norwegen	1.468	259.600	234
9	Portugal	1.435	257.494	183
10	Griechenland	1.351	238.592	361
11	Polen	1.175	214.027	293
12	Schweiz	1.026	169.710	145
13	Schweden	863	156.432	156
14	Belgien	775	139.713	121
15	Dänemark	743	134.266	106
16	Rumänien	648	113.471	147
17	Rußland	598	103.906	107
18	Lettland	509	57.782	67
19	Ungarn	481	85.731	86
20	Kroatien	452	76.768	136
21	Türkei	303	52.748	120
22	Tschechien	276	45.537	47
23	Litauen	258	40.320	58
24	Österreich	240	37.197	40
25	Finnland	194	32.895	33
26	Zypern	192	34.416	57
27	Malta	186	33.867	54
28	Bulgarien	180	32.194	48
29	Island	163	27.950	41
30	Slovakei	101	18.828	27
31	Estland	86	10.408	18
32	Serbien	77	13.404	30
33	Mazedonien	68	12.228	27
34	Albanien	60	9.982	14
35	Ukraine	50	7.680	14
36	Bosnien	43	7.548	14
37	Georgien	30	5.138	6
38	Luxemburg	21	3.040	6
39	Gibraltar	16	2.664	3
40	Aserbaidtschan	15	2.570	3
41	Moldawien	15	2.590	6
42	Slowenien	15	2.484	3
43	Montenegro	10	1.842	6
44	Armenien	5	870	1
45	Weißrussland	5	582	2
	Summe	55.011	8.926.462	8.256

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2016. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet; ohne Berücksichtigung von Air Berlin)**

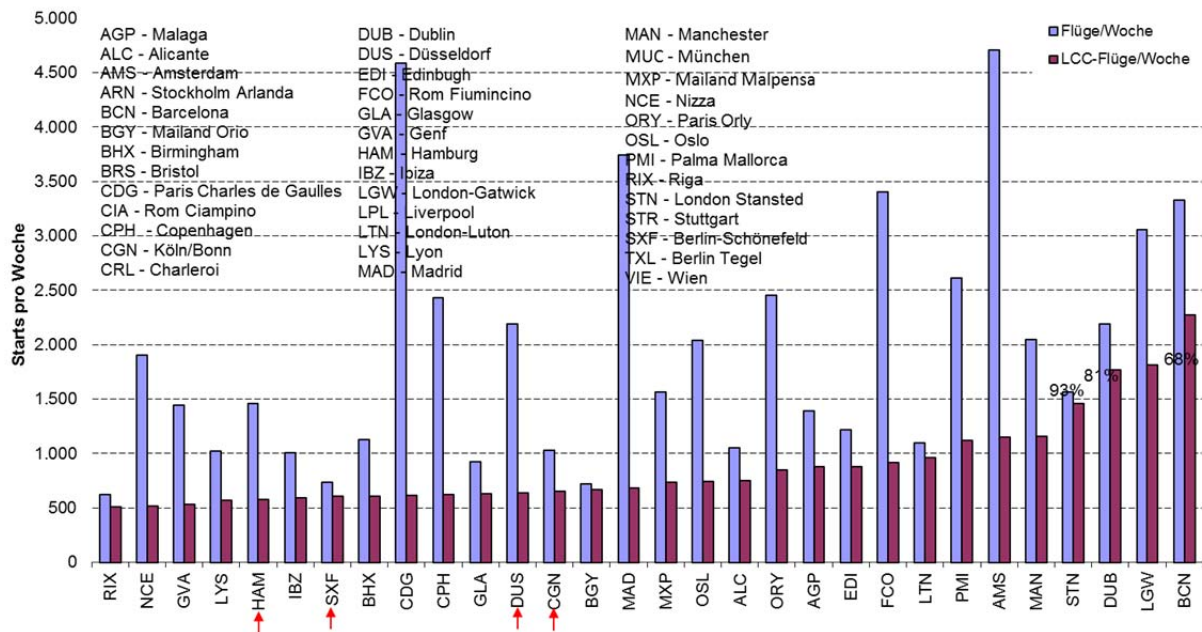


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2016 (ohne Berücksichtigung der Angebote von Air Berlin)

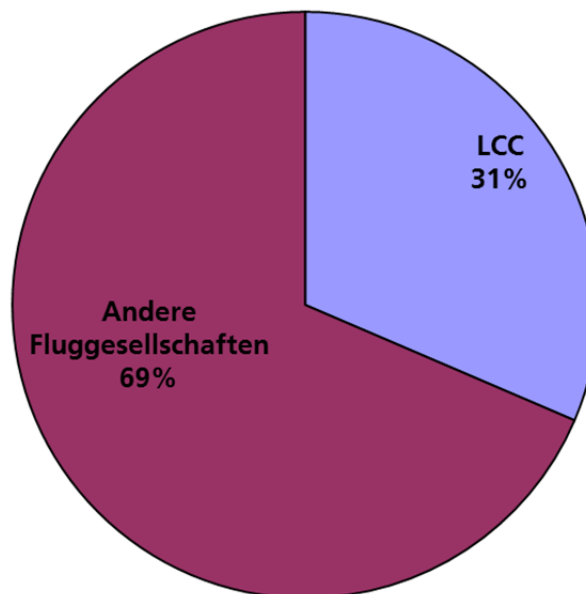


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2016 (ohne Air Berlin)

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