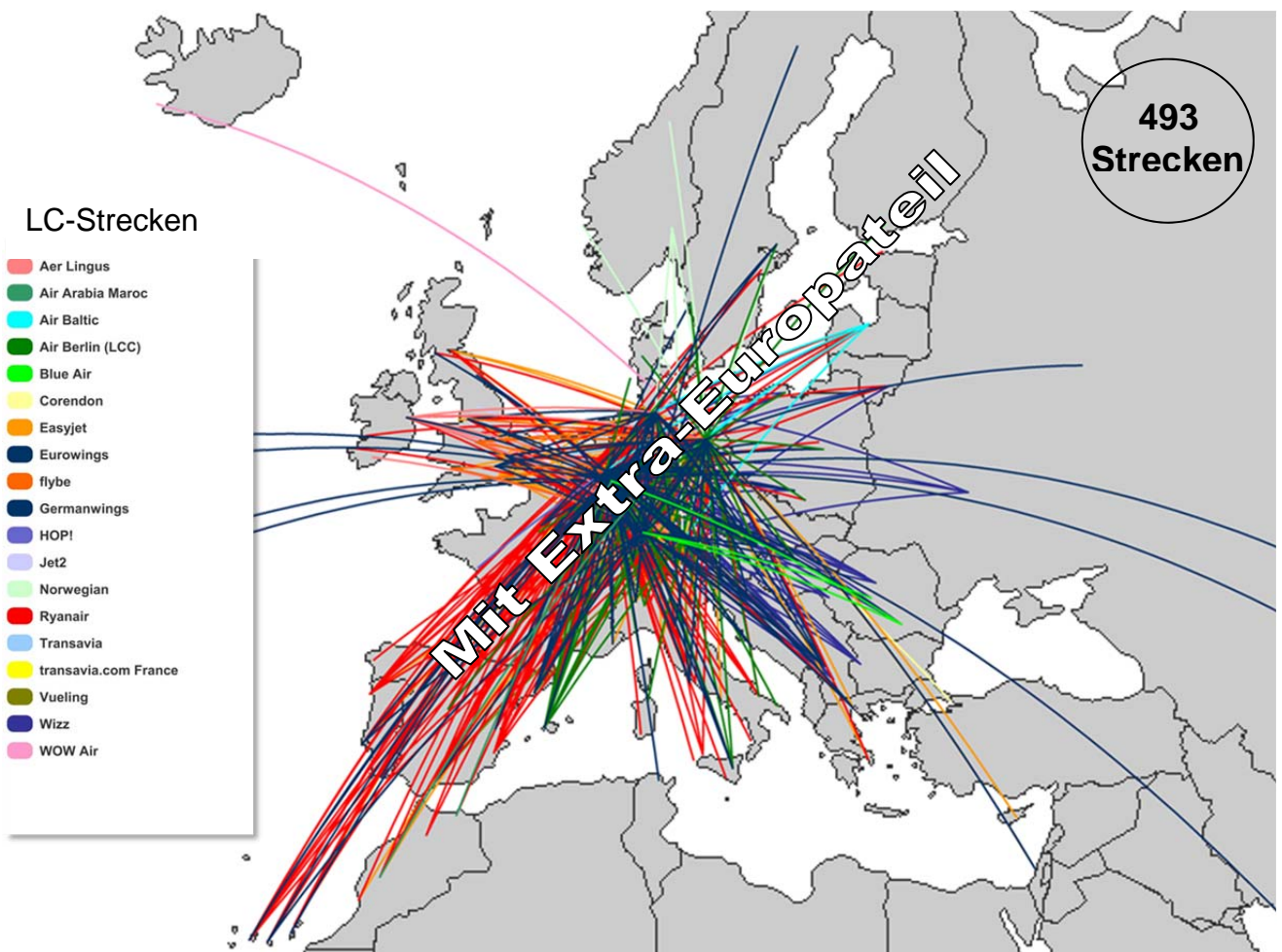




Low Cost Monitor 1/2016

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Frühjahr 2016

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im Jahr 2015/2016

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 Winterflugplan 2016. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2015.

Fluggesellschaften

→ Die (teilweise) 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. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 18 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, da Germanwings eine gewisse Zeit lang noch unter eigenem Flugkürzel fliegt bevor alle Flüge vollständig unter Eurowingsflugnummer integriert sind. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 36 Flugzeuge (A320: 33, 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): 84 Flugzeuge (A319/20/21: 63, B737: 21)
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 15 Flugzeuge (B737: 15)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 10)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 223 Flugzeuge (A319: 133, A320: 90)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 27 Flugzeuge (A320: 10; C: 15; (A330: 2))
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 68 Flugzeuge (D8: 47, E: 20, F: 1)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 62 Flugzeuge (A319: 43, A320: 19)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 93 Flugzeuge (ATR: 23, E: 43, CRJ: 27)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 20 Flugzeuge (A320: 20)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 56 Flugzeuge (B737-300: 45, B757-200: 11)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 69 Flugzeuge (B737: 59, B787: 9, B777: 1)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 339 Flugzeuge (B737: 339)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 18 Flugzeuge (B737: 18)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 101 Flugzeuge (A320: 90, A319: 5; A321: 6)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 67 Flugzeuge (A320: 63, A321: 4)
WOW (WW) (www.wowair.com), Flotte: 7 Flugzeuge (A320: 3, A321: 4)

(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 Etihad 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. 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 für den Kunden preiswerten Flügen 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 Winter leicht zurückgegangen. 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 oder Lufthansa mit 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. Nicht mehr angeboten werden von Deutschland aus Flüge in diesem Winter Flüge u.a. von den Gesellschaften Intersky, die Ende 2015 in Insolvenz gegangen ist, oder von Wizz (Ukraine).

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit 339 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 mittlerweile ähnlich viele Flugzeuge wie Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 263; LH Cargo: 18; LH Cityline 44). 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 223 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 dann neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Angeboten auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika und Asien anbietet. So gibt es im Frühjahr 2016 neben 2 A330 Flugzeugen für den Interkontverkehr 87 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 Januar 2016 ist Germanwings/Eurowings mit rund 1.800 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Dabei konnte die Anzahl der Strecken um über 10% gesteigert werden, wobei die Anzahl der Sitzplätze nur um 5% und die Anzahl der Starts um rund 1% zunahm. Dies ist u.a. auf die Neuaufnahme von Langstreckenflügen mit großem Fluggerät zurückzuführen. Der deutliche Rückgang von Strecken bei Air Berlin ist u.a. auf ein umfangreiches Programm zur Konsolidierung zurückzuführen, zu dem auch der Rückzug von diversen Regionalflughäfen zählte. Gleichzeitig konnte das Flugangebot aber leicht erhöht werden.

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 Frühjahr 2009 fortsetzte. Nach einem Anstieg in 2010 gab es Anfang 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts, der bis zum Jahr 2013 anhielt. Im Januar 2014 kam es zur Wende, es wurden rund 16% mehr Flüge als 2013 angeboten. Ähnliches gilt auch für 2015 mit Wachstumsraten über 15%. In beiden Fällen spielte sicherlich der Germanwingseffekt eine Rolle aber auch Easyjet, Ryanair, flybe, Vueling, Wizz und Norwegian haben ihre Angebote deutlich ausgebaut. In diesem Jahr gibt es zwar nur ein moderateres Wachstum um rund 4% gegenüber dem Januar letzten Jahres auf fast 5.000 Starts pro Woche. Damit wird ein neuer Höchststand erreicht, nach einem starken Rückgang im Januar 2013 auf nur rund 3.500

Starts. Das Wachstum führt u.a. zu einer Erhöhung der Angebote an den Flughäfen Berlin-Schönefeld oder Köln, aber auch Stuttgart.

Im Ranking folgen Ryanair (635 Flüge) und Easyjet (476 Flüge). Bei Ryanair ist nach starken Rückgängen besonders in den Jahren 2012 bis 2014 in diesem Frühjahr ein deutliches Wachstum im Flugangebot festzustellen, welches sich schon im letzten Jahr andeutete. Dies gilt allerdings nicht in dem Maße für die Anzahl der angebotenen Strecken. Es gibt deutliche Unterschiede in der Entwicklung dieser Gesellschaft an den einzelnen Flughäfen. Während Ryanair das Flugangebot z.B. in Köln oder Berlin gegenüber dem letzten Jahr stark erhöht hat, wird anstelle des Flughafens Lübeck der Flughafen Hamburg angeflogen. Neu im Angebot bei Ryanair ist der Flughafen Stuttgart, nicht mehr angeflogen wird Münster. Bei Easyjet ist im Frühjahr 2016 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben, obwohl die Flughäfen Friedrichshafen und Stuttgart neu angeflogen werden. Auf den Plätzen 5 bis 7 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 25%iges Wachstum auf 130 Starts pro Woche kommt, sowie flybe und Vueling. Auf den Plätzen 8 bis 10 liegen Aer Lingus vor Norwegian und der lettischen Air Baltic. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 35 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sechs der 18 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 96 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Germanwings/Eurowings entfallen 37,1% aller Flüge, auf das betrachtete Segment von Air Berlin rund 35%. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 12,8 % (+ 4,6 Prozentpunkte) sowie Easyjet mit 6,8 % und Wizz mit 2,6 %.

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 493 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2016 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 25 Strecken weniger als im Frühjahr 2015, gleichbedeutend einem Rückgang von 4,8%. Dies ist u.a. hervorgerufen durch einen Streckenabbau von Norwegian und Air Berlin in Deutschland. 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 ein positives Streckenwachstum, welches bis Frühjahr 2011 anhielt. Während die folgenden Frühjahrswerte 2012 und 2013 erneut rückläufig waren, gab es 2014 und 2015 wieder ein Wachstum. 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 Frühjahr 2009 (118 Strecken) und Frühjahr 2011 (139 Strecken) mit insgesamt zusätzlich rund 20 Strecken das Netz ausbauen können. Nach diversen Rückgängen ab 2011 wird dieses Jahr mit 136 Strecken fast wieder der Höchstwert aus dem Jahr 2011 in einer Winter/Frühjahrsperiode erreicht. Dabei ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode durchzuführen sind und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode zu verwechseln sind, wo die Werte oft deutlich höher liegen.

Das Netz von Easyjet blieb mit 62 Strecken relativ stabil gegenüber dem Vorjahr.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, Germanwings ein größeres Netz an dezentralen Strecken zu übertragen, erhöhte sich deren Streckennetz im Frühjahr 2015 um über 30% auf 180 Strecken. Davon waren 72 dieselben, die auch schon im Frühjahr 2013 von Germanwings befliegen wurden, 67 weitere wurden von Lufthansa übernommen, 12 wurden in dem Zeitraum eingestellt und 41 kamen neu hinzu. 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 Germanwings/Eurowings aktuell über 200 Strecken an, was einen Anstieg um über 10% bedeutet.

Obwohl die bei Air Berlin 2011 begonnene Reduzierung des Streckennetzes zum Zweck der Konsolidierung im letzten Jahr weitgehend abgeschlossen schien, gibt es dieses Jahr erneut eine Reduzierung der Strecken. So werden mit 91 Strecken in dem betrachteten Segment rund 15 Strecken weniger angeboten als letztes Jahr.

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 66 Strecken. Dieser deutliche Rückgang an innerdeutschen LC-Strecken ist u.a. auf die anhaltende Konsolidierung von Air Berlin zurückzuführen. Zwischenzeitlich gab es zwar kurzfristig wieder leichten Anstieg, allerdings durften diese Zahlen nicht darüber hinweg täuschen, dass es teilweise nur ein eingeschränkter Anstieg von neuen Strecken war, da in verschiedenen Fällen die Strecken schon vorher von Lufthansa befliegen wurden. Zuwächse gab es in zahlreiche Länder, u.a. auch nach Frankreich, Großbritannien und Polen.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich hat zwar zugenommen, ist aber weiterhin recht gering, nur auf 68 der insgesamt 493 Strecken konkurrieren 2 und lediglich auf 17 Strecken 3 Low Cost Anbieter. 408 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (83 %) werden nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen. Allerdings hat der Wettbewerb gegenüber dem letzten Jahr zugenommen als noch 89% 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 Köln-London 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 5.000 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2016 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 200 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 3,8 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um 6,9 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um 4,8 % zurückgegangen. Dies bedeutet eine gegenläufige Entwicklung von Netzausdehnung und Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2016 bei 10 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 34, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.965 Flügen wurden im Mittel 147 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: 46 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 66 Strecken (entspricht 33 Flughafenpaaren) nur ca. 14 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Großbritannien und Spanien mit rund 530 bzw. 330 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor Österreich und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Polen, Frankreich und Schweden vor Irland und Dänemark. 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 42 Ländern. Ein Ausbau nach Großbritannien/Irland und nach Osteuropa ist mit Ausnahme von Rußland erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es erstmalig auch Langstreckenangebote von Germanwings/Eurowings, z.B. nach Kuba, Mexiko, die Dom. Republik oder 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 Winter 2016 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote. Köln/Bonn weist mit 572 Starts (entspr. 79 % des dortigen Flugaufkommens) einen rund 25% höheren Wert als im Vorjahr auf, was besonders durch den Angebotsausbau von Ryanair an diesem Flughafen hervorgerufen wird; er liegt damit auf Platz 3 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 40 Flügen pro Woche auf über 200 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, Dortmund, 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 Frühjahr 2016 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 19. April 2016 gewählt.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2016 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen 60 € und 100 € bei den Bruttopreisen. Dabei weisen einige Gesellschaften mittlerweile keine reinen Nettotarife mehr aus. Es ist festzustellen, dass im Frühjahr dieses Jahres die Durchschnittspreise gegenüber dem Herbst gestiegen sind. Auch gegenüber dem letzten Frühjahr ist bei einigen Gesellschaften ein Anstieg, bei einigen anderen ein Rückgang der Flugpreise zu erkennen, sodass sich die Spannbreite zwischen den Gesellschaften verringert hat. 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.
- **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. Allerdings scheint diese Spannbreite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 80 € und 160 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und bei den meisten Gesellschaften zwischen ca. 50 € und rund 70 € 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 Jahr 2015 sind auf den 25 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 217,1 Mio. Passagiere gezählt worden. 68,5 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 31,6 %. 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, Hahn, Niederrhein,

Memmingen und Dortmund fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Köln/Bonn und Karlsruhe/Baden-Baden werden 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 2014 hat sich auch 2015 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, wie z.B. in Deutschland Air Berlin. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Linienairrern, 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: 4 Flugzeuge (B737:4)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 20 Flugzeuge (A319/A320/A321: 20)
Pobeda (DP) (www.podeba.com) Flotte: 12 Flugzeuge (B737: 12)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 20 Flugzeuge (B717: 19, 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: 49 Flugzeuge (B737: 49)

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. 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 in Kürze ebenfalls Ziele in Deutschland in ihren Flugplan aufnehmen will.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit fast als 10.000 Starts im Januar 2016 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um mehr als 17% gesteigert hat, wobei das Streckennetz nur um etwas mehr als 9% gewachsen ist. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 6.300 Starts, die europaweit das Angebot um rund 6% ausgedehnt hat. Während bei Ryanair fast 150 Strecken hinzu gekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz um knapp 40 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft flybe, die ihr Angebot um fast 10 % auf knapp 3.000 Flüge reduziert hat und Germanwings/Eurowings, die zusammen 2.680 Flüge europaweit angeboten haben. Fast ähnlich viele Flüge weisen Air Berlin, Wizz, Vueling und Norwegian mit jeweils rund 2.000 Starts auf, wobei Wizz mit 18 % eine ähnlich hohe Wachstumsrate wie Ryanair aufweist. 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 bei den großen Gesellschaften sieht der Markt zunächst uneinheitlich aus. Während Ryanair und Wizz deutlich wachsen und auch Easyjet einen Ausbau aufweist, gibt es Rückgänge bei Norwegian. Der Marktanteil von Ryanair hat sich von 24 % im letzten Jahr auf 27 % gesteigert. Insgesamt gibt es einen Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa von 5%.

Dabei ist auf europäischer Ebene in den Wintermonaten ein leichter Anstieg bei der Anzahl der Strecken von 2,6 % festzustellen. Damit konnte ein neuer Höchstwert einer Januarbetrachtung mit über 5.100 unterschiedlichen Strecken erreicht werden.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit über 8.000 (+ 5,0 %) Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2016 fast 900 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Deutschland mit fast 5.000 Starts, sowie Italien, Spanien und Frankreich mit jeweils mehr als 3.500 Flügen.

Von den insgesamt rund 5.100 unterschiedlichen Strecken werden ca. 88 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Inzwischen gibt es aber schon rund 500 Strecken, auf denen 2 und auf rund 50 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 (+ 9,8 %) ist Dublin im Frühjahr 2016 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa, gefolgt von London-Stansted wo ebenfalls Ryanair (+ 8,3%) aber auch Easyjet stark gewachsen sind. Barcelona liegt mit 1.244 Starts auf Platz 3 und weist ein Wachstum von 5,0 % auf, welches ebenfalls besonders durch Ryanair (+22,5 %) hervorgerufen worden ist, gefolgt von London-Gatwick auf Platz 4 mit rund 1.000 LCC Starts pro Woche im Januar 2016 (s. Abb. 4). Dahinter folgen Berlin-Tegel und Düsseldorf mit jeweils mehr als 850 Starts pro Woche. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 618 Starts auf und befindet sich auf Rang 9. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen fast 2.900 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, Hamburg oder Stuttgart auch weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 400 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Durch den starken Angebotsausbau von Ryanair in Berlin-Schönefeld ist dieser Flughafen ebenfalls in der Liste zu finden. Es ist festzustellen, dass einige deutsche Flughäfen mit Low Cost Angeboten aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Germanwings/Eurowings 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 Germanwings/Eurowings durchgeführt.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil von 28 % der Flüge in einer Winterflugplanperiode beibehalten (s. Abb. 5). 72 % 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 März 2016 insgesamt 193 Flüge dieser Gesellschaft nach Nordamerika. Dies sind fast 20 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. Ziele sind New York, Los Angeles, Fort Lauderdale, Oakland und Miami in Nordamerika sowie San Juan in Südamerika. Ab Mitte 2016 soll Paris als weiterer Abflugort in Europa hinzukommen wobei eine direkte Konkurrenz mit Air France entstehen wird.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im März 2016 51 Starts, die in Köln beginnen und nach Bangkok und Phuket in Asien sowie nach Mexiko, Kuba und in die Dominikanische Republik führen. Geflogen wird mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen.

	März 16	Starts
Norwegian	Stockholm-Fort Lauderdale	7
Norwegian	Stockholm-New York	14
Norwegian	Stockholm-Las Vegas	5
Norwegian	Stockholm-Los Angeles	2
Norwegian	Stockholm-Oakland	8
Norwegian	Kopenhagen-Fort Lauderdale	9
Norwegian	Kopenhagen-New York	14
Norwegian	Kopenhagen-Las Vegas	4
Norwegian	Kopenhagen-Los Angeles	10
Norwegian	Kopenhagen-Miami	4
Norwegian	London Gatwick-Boston	4
Norwegian	London Gatwick-Fort Lauderdale	8
Norwegian	London Gatwick-New York	31
Norwegian	London Gatwick-Los Angeles	14
Norwegian	Oslo-Fort Lauderdale	8
Norwegian	Oslo-New York	18
Norwegian	Oslo-Los Angeles	5
Norwegian	Oslo-Miami	5
Norwegian	Oslo-Oakland	1
Norwegian	Stockholm-San Juan	5
Norwegian	Kopenhagen-San Juan	4
Norwegian	London Gatwick-San Juan	9
Norwegian	Oslo-San-Juan	4
Eurowings	Köln-Bangkok	9
Eurowings	Köln-Cancun	9
Eurowings	Köln-Phuket	8
Eurowings	Köln-Puerto Plato	4
Eurowings	Köln-Punta Cana	13
Eurowings	Köln-Varadero	8
	Gesamt	244

Low Cost Verkehre in Deutschland

Rang	Fluggesellschaft	01/2016			01/2015			Veränderung (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Germanwings/Eurowings	1.844	247.510	202	1.833	235.068	180	0,6	5,3	12,2
2	Air Berlin	1.725	242.192	91	1.700	244.986	105	1,5	-1,1	-13,3
	<i>Germanwings</i>	<i>1.368</i>	<i>198.448</i>	<i>131</i>	<i>1.833</i>	<i>235.068</i>	<i>180</i>	<i>-25,4</i>	<i>-15,6</i>	<i>-27,2</i>
3	Ryanair	635	120.015	136	393	74.277	115	61,6	61,6	18,3
	<i>Eurowings</i>	<i>476</i>	<i>49.062</i>	<i>71</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
4	Easyjet	339	55.524	65	342	55.680	64	-0,9	-0,3	1,6
5	Wizz	130	23.400	48	103	18.540	33	26,2	26,2	45,5
6	flybe	84	7.462	9	88	7.250	9	-4,5	2,9	0,0
7	Vueling	56	10.044	13	50	8.964	10	12,0	12,0	30,0
8	Aer Lingus	39	6.696	6	39	6.786	6	0,0	-1,3	0,0
9	Norwegian	38	7.068	8	80	14.880	26	-52,5	-52,5	-69,2
10	Air Baltic	36	3.516	6	35	3.242	5	2,9	8,5	20,0
11	Blue Air	9	1.432	3	6	944	2	50,0	51,7	50,0
12	Transavia	8	1.192	1	1	149	1	700,0	700,0	0,0
13	HOP!	5	250	1	2	100	1	150,0	150,0	0,0
14	Jet2	5	740	1	5	740	1	0,0	0,0	0,0
15	Air Arabia Maroc	4	648	2	2	324	1	100,0	100,0	100,0
16	Transavia (France)	4	756	1	0	0	0	-	-	-
17	WOW	3	450	1	3	450	1	0,0	0,0	0,0
18	Corendon	1	189	1	15	2.753	10	-93,3	-93,1	-90,0
19	Intersky	0	0	0	64	3.732	6	-100,0	-100,0	-100,0
20	fly Niki	0	0	0	11	1.160	1	-100,0	-100,0	-100,0
21	Wizz (Ukraine)	0	0	0	11	1.980	5	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.965	729.084	595	4.783	682.005	582	3,8	6,9	2,2

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor 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 werden mehrfach gezählt

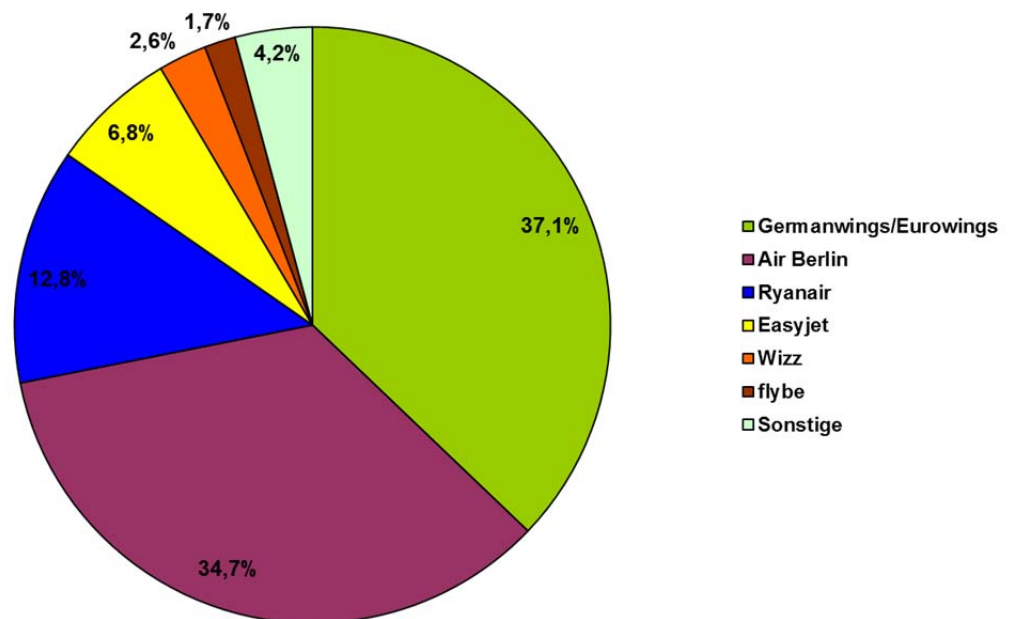


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2016)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		01/2016			01/2015			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.278	318.388	66	2.147	289.190	78	6,1	10,1	-15,4
2	Großbritannien	526	76.095	59	524	73.459	54	0,4	3,6	9,3
3	Spanien	329	58.840	76	332	57.888	83	-0,9	1,6	-8,4
4	Italien	298	49.101	58	297	46.609	64	0,3	5,3	-9,4
5	Österreich	263	37.310	20	283	39.138	20	-7,1	-4,7	0,0
6	Schweiz	209	29.544	11	211	30.186	11	-0,9	-2,1	0,0
7	Polen	129	15.437	20	118	13.454	17	9,3	14,7	17,6
8	Frankreich	120	16.848	15	102	13.840	13	17,6	21,7	15,4
9	Schweden	91	12.937	10	98	13.306	12	-7,1	-2,8	-16,7
10	Irland	68	12.087	13	67	11.943	12	1,5	1,2	8,3
11	Dänemark	64	9.913	5	50	8.140	4	28,0	21,8	25,0
12	Portugal	59	10.797	18	55	9.990	18	7,3	8,1	0,0
13	Belgien	53	8.155	2	25	3.070	2	112,0	165,6	0,0
14	Ungarn	52	7.892	8	52	6.980	8	0,0	13,1	0,0
15	Lettland	52	6.852	11	49	5.870	10	6,1	16,7	10,0
16	Niederlande	49	7.708	4	37	5.195	3	32,4	48,4	33,3
17	Tschechien	45	3.382	4	26	2.468	3	73,1	37,0	33,3
18	Rumänien	45	7.412	16	46	7.674	16	-2,2	-3,4	0,0
19	Norwegen	42	6.612	5	39	6.063	6	7,7	9,1	-16,7
20	Griechenland	29	4.842	8	21	3.393	8	38,1	42,7	0,0
21	Marokko	20	3.645	11	20	3.654	11	0,0	-0,2	0,0
22	Mazedonien	16	2.880	7	9	1.620	4	77,8	77,8	75,0
23	Finnland	15	2.610	1	20	3.567	3	-25,0	-26,8	-66,7
24	Kroatien	15	2.166	5	15	2.166	5	0,0	0,0	0,0
25	Litauen	15	2.433	5	7	1.305	3	114,3	86,4	66,7
26	Serbien	13	2.058	7	13	2.058	7	0,0	0,0	0,0
27	Bulgarien	11	1.980	4	16	2.700	5	-31,3	-26,7	-20,0
28	Bosnien	10	1.692	5	6	936	4,0	66,7	80,8	25,0
29	Ukraine	9	1.620	4	11	1.980	5	-18,2	-18,2	-20,0
30	Slovakei	7	1323	1	0	0	0	-	-	-
31	Rußland	5	720	1	54	8632	7	-90,7	-91,7	-85,7
32	Dom. Republik	4	897	2	0	0	0	-	-	-
33	Israel	4	612	1	6	942	3	-33,3	-35,0	-66,7
34	Thailand	4	1068	2	0	0	0	-	-	-
35	VAE	3	801	1	0	0	0	-	-	-
36	Island	3	450	1	3	450	1	0,0	0,0	0,0
37	Kuba	2	534	1	0	0	0	-	-	-
38	Zypern	2	312	1	0	0	0	-	-	-
39	Estland	2	378	1	2	378	1	0,0	0,0	0,0
40	Mexiko	2	420	1	0	0	0	-	-	-
41	Tunesien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
42	Türkei	1	189	1	21	3617	16	-95,2	-94,8	-93,8
	Summe	4.965	729.084	493	4.783	682.005	518	3,8	6,9	-4,8

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

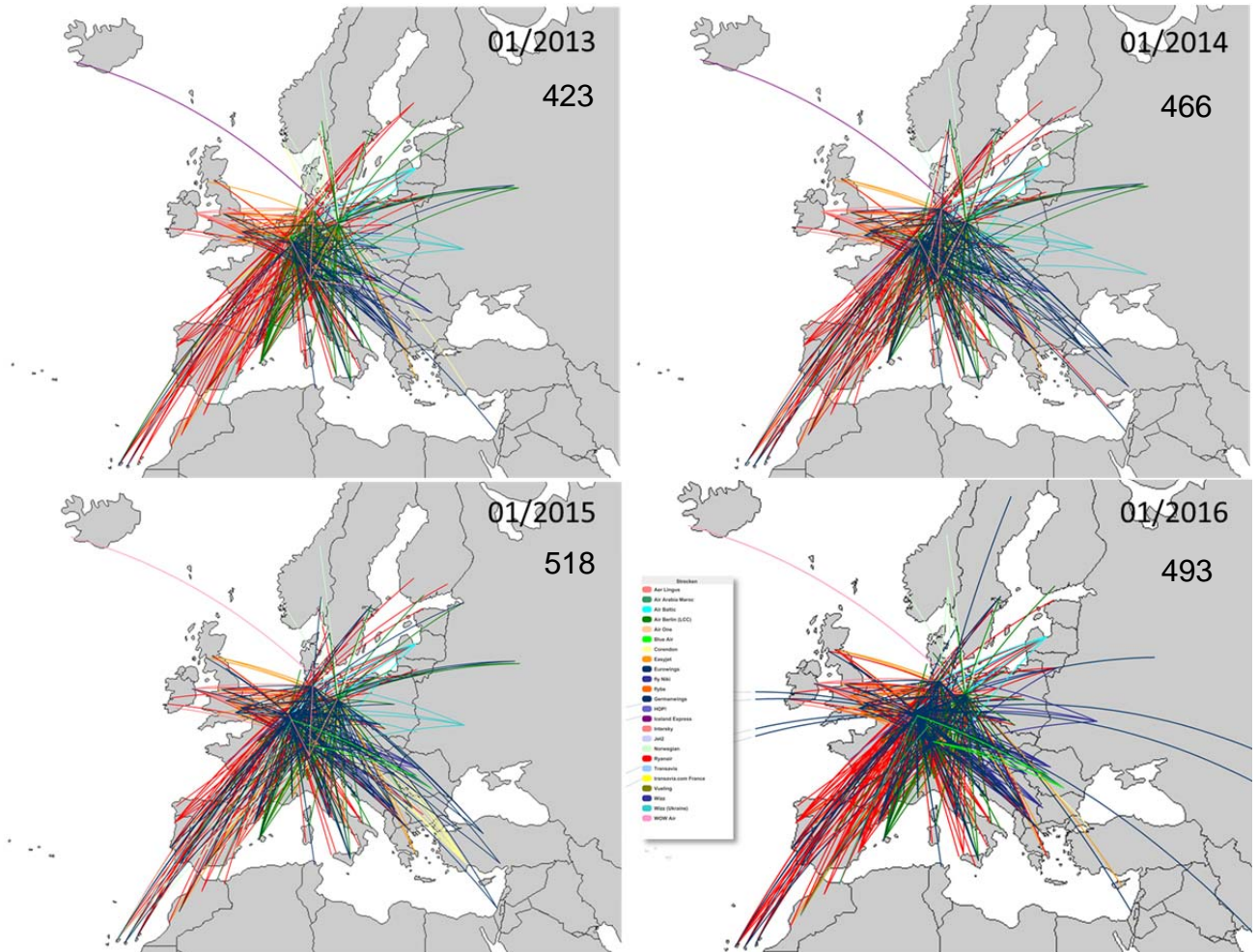


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

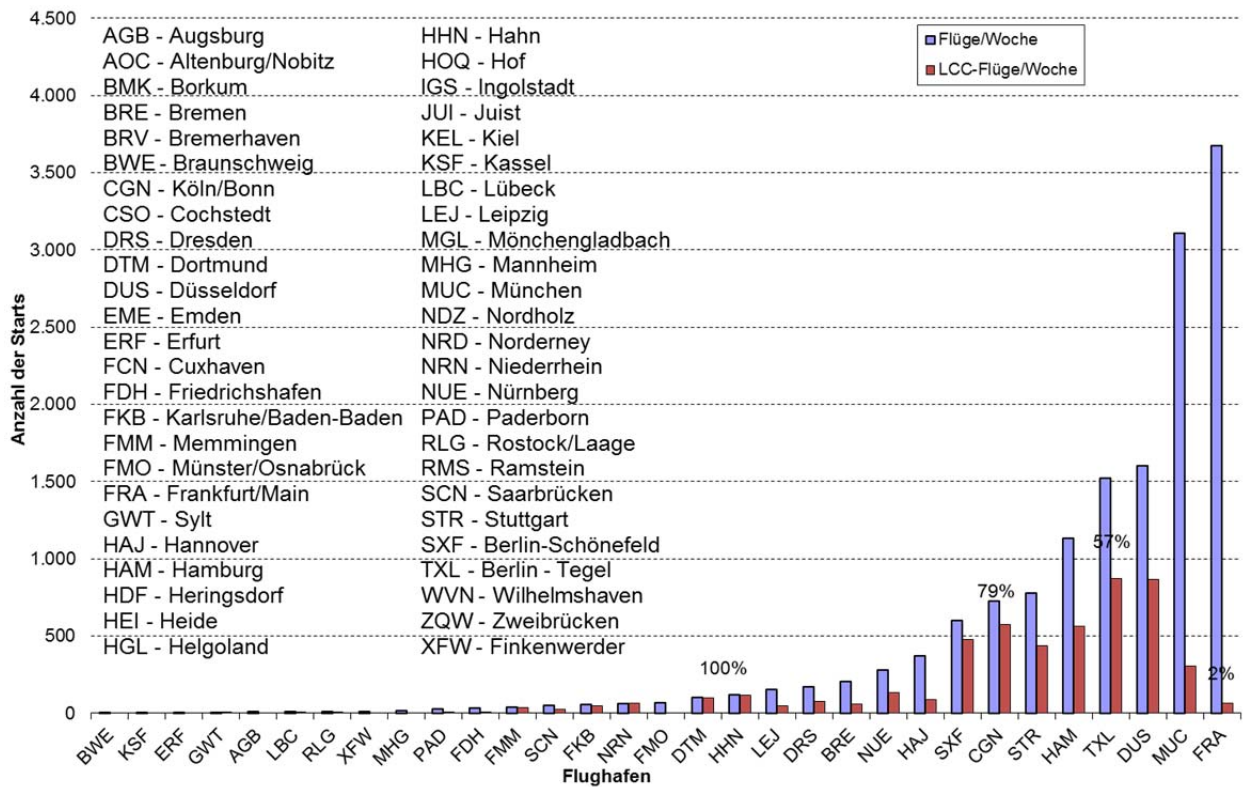


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2016

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2015 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
DUS	22.459	10.545	47,0
TXL	21.001	10.428	49,7
HAM	15.586	7.694	49,4
CGN	10.326	7.274	70,4
SXF	8.517	6.761	79,4
STR	10.491	5.381	51,3
MUC	40.873	5.145	12,6
HHN	2.596	2.592	99,8
DTM	1.984	1.898	95,7
NRN	1.909	1.896	99,3
FRA	60.907	1.401	2,3
NUE	3.368	1.271	37,7
HAJ	5.439	1.260	23,2
BRE	2.658	1.092	41,1
FMM	903	869	96,1
FKB	1.046	754	72,1
DRS	1.716	674	39,3
LEJ	2.306	621	26,9
PAD	769	319	41,5
FDH	558	192	34,3
SCN	436	161	37,0
FMO	815	131	16,0
LBC	118	117	99,3
RLG	136	45	33,3
ERF	226	0	0,0
ZQW	0	0	0,0
Gesamt	217.143	68.519	31,6

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2015 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2016		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	9.853	1.862.217	1.727
2	Easyjet	6.300	1.040.976	993
3	Flybe	2.984	212.197	261
4	Germanwings/Eurowing	2.680	356.124	328
5	Air Berlin (LCC)	2.330	330.712	180
6	Wizz	2.199	396.364	712
7	Vueling	2.079	374.504	351
8	Norwegian	2.047	385.992	289
	Germanwings	1.867	270.976	218
9	HOP!	1.680	119.212	124
10	Aer Lingus	1.447	187.089	142
	Eurowings	813	85.148	111
11	Air Baltic	661	60.783	87
12	Pobeda	454	81.720	53
13	Transavia	435	74.895	102
14	Blue Air	324	51.556	82
15	fly Niki	226	38.280	55
16	Pobeda	196	37.044	45
17	Volotea	194	24.250	62
18	Jet 2	158	25.828	80
19	Blue Panorama	93	15.660	27
20	flydubai	76	13.224	21
21	Air Arabia Maroc	72	11.664	28
22	WOW	63	9.944	18
22	Corendon	31	5.859	19
24	Corendon Dutch	15	2.835	11
	Summe	36.597	5.718.929	5.798

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2016 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	01/2016		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	8.131	1.109.507	907
2	Deutschland	4.965	729.084	493
3	Italien	3.933	688.616	619
4	Spanien	3.869	702.413	677
5	Frankreich	3.535	443.855	448
6	Irland	1.551	244.100	148
7	Norwegen	1.270	235.068	157
8	Niederlande	1.024	163.834	146
9	Polen	964	168.683	246
10	Schweiz	871	139.595	126
11	Portugal	685	123.099	122
12	Schweden	657	116.141	108
13	Belgien	624	108.217	99
14	Dänemark	569	100.805	67
15	Österreich	546	84.157	89
16	Rußland	519	90.197	66
17	Rumänien	474	82.808	115
18	Lettland	405	46.214	59
19	Griechenland	389	72.064	45
20	Ungarn	341	60.514	64
21	Tschechien	216	32.956	36
22	Litauen	186	29.732	51
23	Bulgarien	101	18.087	31
24	Finnland	89	12.960	8
25	Slovakei	89	16.369	22
26	Zypern	79	14.118	28
27	Malta	72	13.384	30
28	Island	65	10.912	18
29	Mazedonien	51	9.168	21
30	Estland	50	6.136	10
31	Serbien	47	8.052	22
32	Ukraine	42	6.320	12
33	Türkei	40	7.302	17
34	Albanien	39	6.429	10
35	Bosnien	23	4.020	12
36	Kroatien	18	2.688	6
37	Luxemburg	14	2.280	4
38	Georgien	12	2.052	5
39	Moldawien	12	2.160	5
40	Slowenien	9	1.548	3
41	Gibraltar	7	1.092	2
42	Armenien	4	696	1
43	Montenegro	4	756	2
44	Aserbajdschan	3	522	1
45	Weißrussland	3	219	1
	Summe	36.597	5.718.929	5.159

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2016. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

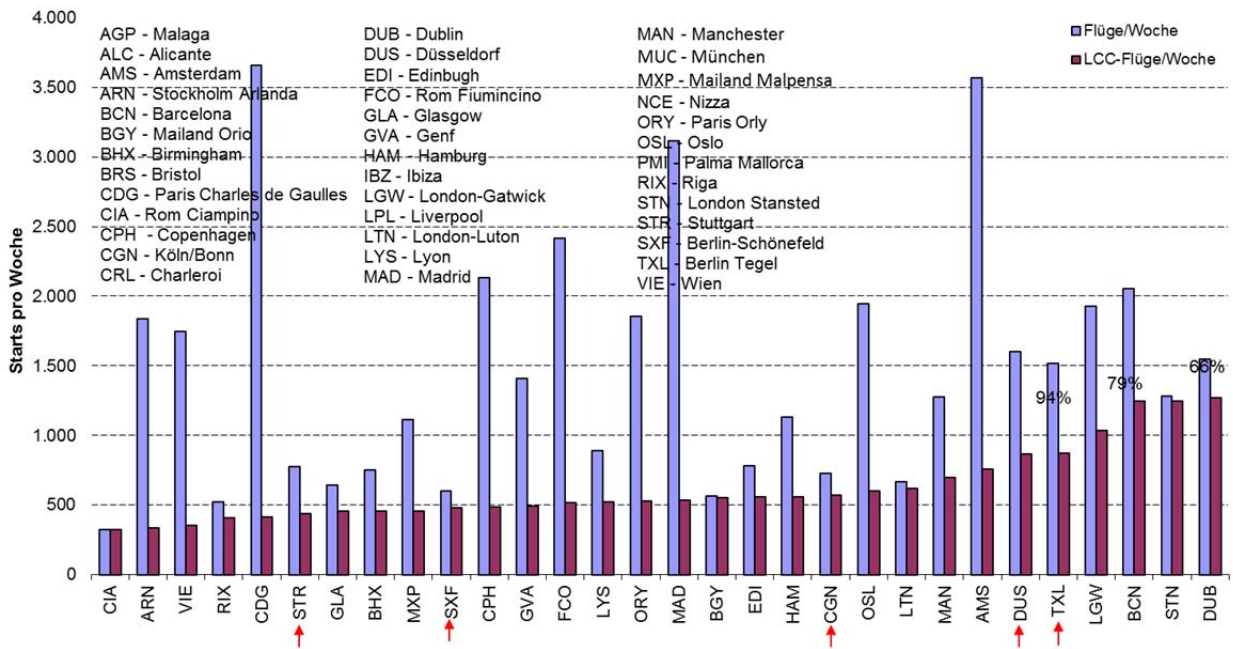


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2016

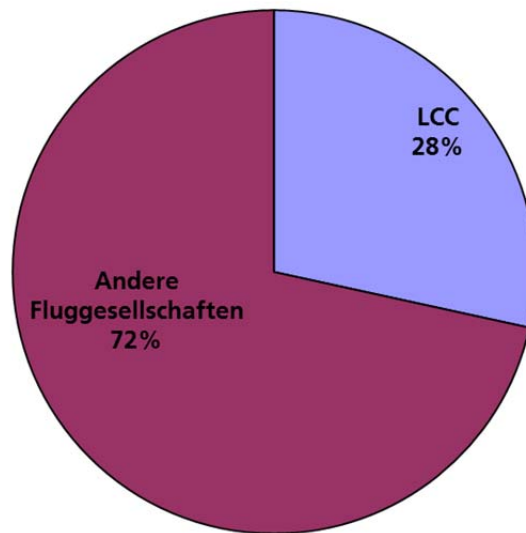


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2016

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