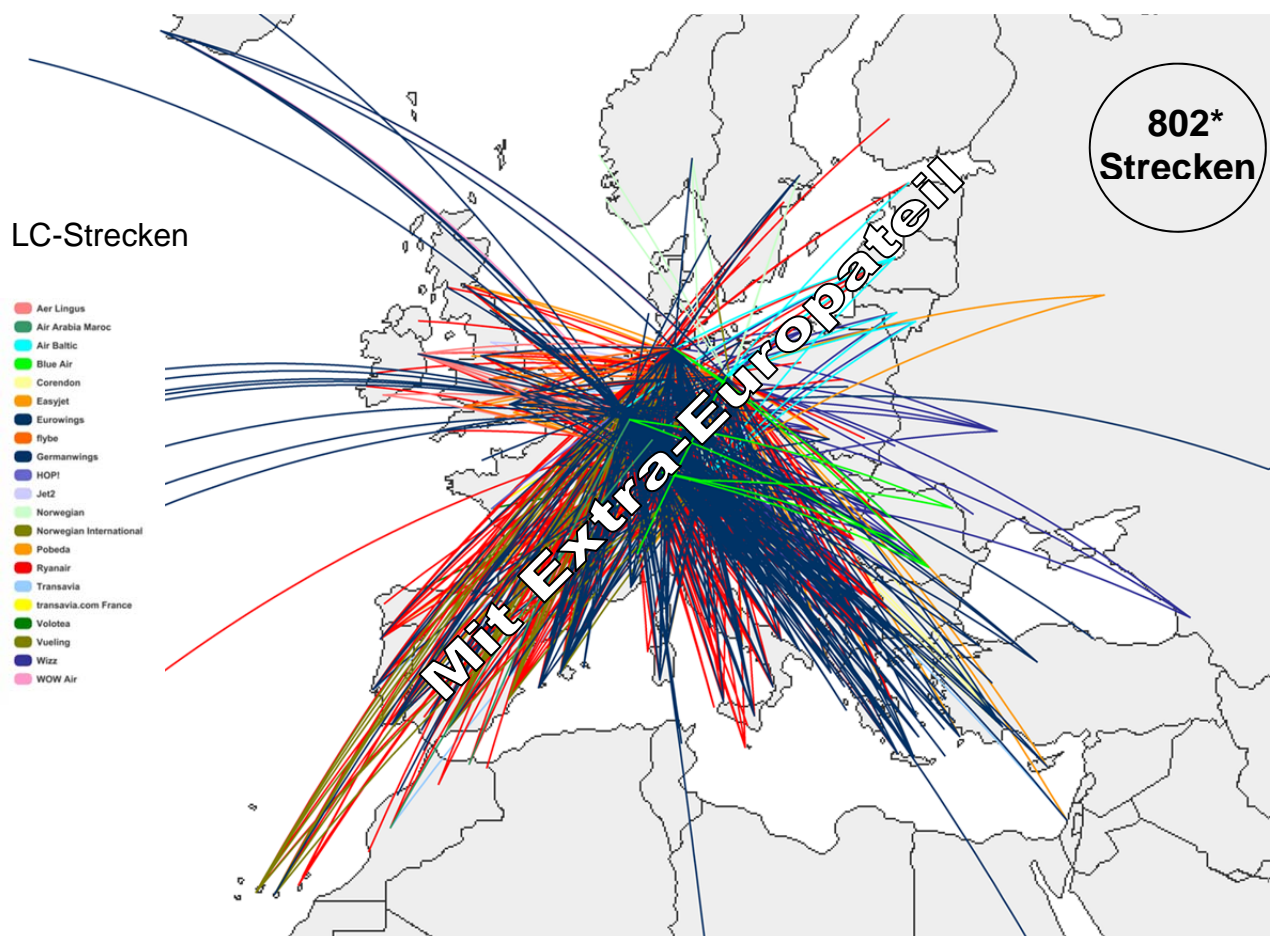


Low Cost Monitor 2/2017

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Herbst 2017

* ohne die Low Cost Angebote von Air Berlin (mit Air Berlin: 856 Strecken)

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 2017

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 2017. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2017.

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. So hatte z.B. die Fluggesellschaft Air Berlin in einem Brief an die ICAO zunächst mitgeteilt, dass sie in den Veröffentlichungen ab 2016 nicht mehr als Low Cost Airline sondern als Full Service Network Carrier geführt werden will, im August 2017 kam es dann zur Insolvenz. Um eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben des Low Cost Monitors zu gewährleisten, soll daher das bisher von Air Berlin betrachtete Segment der preisgünstigen Flugangebote nur 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 Eurowings/Germanwings in diesem Monitor als eine Gesellschaft betrachtet werden, obwohl Germanwings eine gewisse Zeit lang noch unter eigenem Flugkürzel fliegt, bevor die Flüge vollständig unter Eurowingsflugnummer integriert sind. Auch Transavia und Transavia (France), Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International sowie Corendon und Corendon Dutch können zusammen betrachtet werden. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 48 Flugzeuge (A320: 30, A321: 3, A330: 11, B757: 4)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 7 Flugzeuge (A320: 7)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 29 Flugzeuge (B737: 10, D8: 12, C: 7)
(Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte (Euro): 41 Flugzeuge (A319/20/21: 40, ATR: 1))
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 27 Flugzeuge (B737: 27)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 9, A320:1, B757: 1)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 257 Flugzeuge (A319: 132, A320: 125)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 53 Flugzeuge (A319: 8, A320: 45, (A330: 6))
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 74 Flugzeuge (D8: 53, E: 21)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 44 Flugzeuge (A319: 39, A320: 5)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 86 Flugzeuge (ATR: 21, E: 25, CRJ: 40)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A320: 19, A321: 3)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 74 Flugzeuge (B737-300: 63, B757-200: 11)
Norwegian Air Shuttle (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 71 Flugzeuge (B737: 51, B787: 18, A320: 2)
Norwegian Air International (D8) (www.norwegian.no), Flotte: 70 Flugzeuge (B737: 70)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com) Flotte: 12 Flugzeuge (B737: 12)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 403 Flugzeuge (B737: 403)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 44 Flugzeuge (B737: 44)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 29 Flugzeuge (B737: 29)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 27 Flugzeuge (B717: 17, B737:2, A319: 8)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 107 Flugzeuge (A320: 87, A319: 5; A321: 15)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 85 Flugzeuge (A320: 64, A321: 21)
WOW (WW) (www.wowair.com), Flotte: 17 Flugzeuge (A320: 3, A321: 11, 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 zählte lange Zeit die Fluggesellschaft Air Berlin. 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. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich 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 Low Cost 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 dem 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. Recht neu im deutschen Markt sind Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle sowie die russische Pobeda.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit über 400 (+ 14 %) 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: 268; LH Cargo: 16; LH Cityline 53 – davon 5 Langstreckenflugzeuge A340 -). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren relativ konstant über rund 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte, hat ihre Flotte inzwischen auf 257 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 Sommer 2017 neben 6 A330 Flugzeugen, die von SunExpress Germany betrieben werden, 53 weitere Flugzeuge der Typenklasse A319/A320. Hinzu kommen 8 Flugzeuge derselben Klasse von Eurowings Europe und 44 von Germanwings. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit ebenfalls Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet. Ganz neu sind derzeit dabei 2 B737 MAX 8 Flugzeuge, die Norwegian ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2017 ist Eurowings/Germanwings mit fast 2.600 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland, wobei die Anzahl der Sitzplätze um rund 23 % zunahm, die Anzahl der Starts aber nur um rund 16 %. Der Unterschied ist u.a. in der Ausweitung von Langstreckenflügen mit großem Fluggerät zurückzuführen und die hohen Zuwachsraten auf das Leasing von Flugzeugen von Air Berlin. Würden die Low Cost Angebote von Air Berlin noch mit in die Untersuchung einbezogen, so läge diese Gesellschaft bei rund 2.300 Starts.

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. Auch im

Sommer 2017 gibt es ein starkes Wachstum von knapp 15 % gegenüber dem Vorjahr auf rund 5.000 Starts.

Im Ranking folgen Ryanair (1.058 Flüge) und Easyjet (531 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 23 % in diesem Sommer fortsetzt. Dies wird sogar übertroffen von der Anzahl der angebotenen Strecken, die um rund 28 % zugenommen haben. Es gibt deutliche Unterschiede in der Entwicklung dieser Gesellschaft an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair das Flugangebot z.B. in Hamburg, Nürnberg oder Berlin gegenüber dem letzten Jahr stark erhöht, dagegen reduziert z.B. in Hahn oder Köln. Frankfurt wird erstmalig angefliegen. Bei Easyjet ist im Sommer 2017 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 6 % gestiegen, wobei die Flughäfen Düsseldorf und Köln seit Frühjahr 2016 nicht mehr angefliegen werden, eine Erhöhung gab es besonders auf den Flughäfen Berlin-Schönefeld, München und Hamburg. Auf den Plätzen 4 bis 6 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 28%iges Wachstum auf 208 Starts pro Woche kommt, sowie flybe, und Norwegian, die ihr Angebot in Deutschland um rund 40 % erhöhte. Hierbei wurden die Flughäfen Düsseldorf und Hannover neu in das Angebot aufgenommen. Während es eine Reduzierung um 20 % in Berlin-Schönefeld gab, wurde das Angebot in Hamburg und München ausgebaut. Dabei plant Norwegian nach eigener Aussage ab 2018 ab Düsseldorf auch Langstreckenverkehre in die USA anzubieten. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 100 Flügen pro Woche. Dabei ist besonders bei Vueling und Transavia in Deutschland ein Rückgang von jeweils rund 35-40 % der Flüge festzustellen.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 18 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 91 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings/Germanwings entfallen 52 % aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 21,2 % sowie Easyjet mit 10,6 % und Wizz mit 4,2 %. Unter Berücksichtigung des relevanten Segments von Air Berlin sieht die Verteilung anders aus. Da ist Eurowings/Germanwings mit 35,5 % führend vor Air Berlin mit 31,7 % und Ryanair mit 14,5 % 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 802 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2017 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind über 100 Strecken mehr als im Sommer 2016, wenn man die Air Berlin Flüge in beiden Fällen außer acht läßt, gleichbedeutend einem Anstieg von 14,6 %. Anderenfalls sind es 856 Strecken im Sommer 2017, gegenüber 780 Strecken im Sommer 2016. Das Streckenwachstum ist u.a. hervorgerufen durch einen Streckenausbau von Ryanair in Deutschland sowie die Errichtung einer eigenen Basis von Eurowings in München zum Sommerflugplan 2017. 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 802 (856) 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 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 mit 243 Strecken nicht nur der Vorjahreswert von 190 Strecken um über 50 überschritten werden, sondern auch der bisherige Höchstwert von 210 Strecken in der Sommerperiode aus dem Jahr 2013. Dabei ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Winter-/Frühjahrsperiode durchzuführen sind, wo die Werte oft unterschiedlich sind.

Auch das Netz von Easyjet erhöhte sich mit 7 neuen Strecken um 8 % 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 510 Strecken an, was einen Anstieg um über 35% 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 2016 und Sommer 2017 lediglich einen Anstieg von 318 auf 368 verschiedene Strecken oder ein Wachstum von 15,7%. Ein Teil des Anstiegs ist darauf zurückzuführen, dass zum Sommerflugplan 2017 Eurowings/Germanwings von der bisherigen Strategie abweicht und erstmalig auch am Hub-Flughafen München eine Basis errichtet hat, 2018 soll Frankfurt folgen. So werden im Sommer 2017 nun 30 neue Strecken von Eurowings/Germanwings ab München angeboten. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass im Sommer 2016 20 davon bereits von Lufthansa beflogen wurden. Bei diesen Strecken handelt es sich somit lediglich um eine Verschiebung innerhalb des Konzerns. 10 Strecken werden jedoch ab München auch neu angeboten

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 52 Strecken. Zählt man die Strecken von Air Berlin noch mit, sind es 74. In beiden Fällen ist das ein Rückgang um rund 15 %. Auf der anderen Seite sind mit Ryanair von Köln/Bonn und Transavia von München aus wieder ausländische Low Cost Carrier im innerdeutschen Luftverkehr (nach Berlin) tätig, nachdem Ryanair mit Einführung der Luftverkehrssteuer den innerdeutschen Markt verlassen hatte. Allerdings will Transavia seine Basis in München zu Beginn des Winterflugplans 2017/2018 wieder schließen und damit auch die Berlinflüge wieder einstellen. Zuwächse gab es auch in zahlreiche andere Länder, u.a. auch nach Spanien oder Italien.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich hat zwar zugenommen, ist aber weiterhin recht gering, nur auf rund 200 der insgesamt 802 Strecken konkurrieren 2 oder mehr Low Cost Anbieter. 596 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (74 %) werden nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten beflogen. Dabei hat der Wettbewerb gegenüber dem letzten Jahr zugenommen, als noch 81 % der Strecken von nur einer Airline bedient wurden (2015: 85%). Allerdings täuscht das darüber hinweg, dass manche Gesellschaften wie z.B. Germanwings/Eurowings oder Norwegian Air Shuttle/Norwegian international unter 2 Fluggesellschaftskürzel fliegen. Betrachtet man diese Gesellschaften als eine Gesellschaft, ebenso wie Transavia und Transavia (France) sowie Corendon und Corendon Dutch so werden von den 802 unterschiedlichen Strecken über 700 immer noch von nur einem Low Cost Carrier beflogen (89%). Lediglich auf knapp 80 Strecken fliegen 2 und auf rund 10 Strecken mehr als 2 Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Berlin, Palma de Mallorca oder Barcelona.
- **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden fast 5.000 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2017 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 600 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 14,2 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um 17 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um über 14 % angestiegen. Dies bedeutet eine ähnliche Entwicklung bei der Netzausdehnung und dem Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2017 bei 6 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 21, im Verkehr nach Italien nur 4 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 4.993 Flügen wurden im Mittel 161 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 - 170 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 Sommerflugplan aber deutlich niedriger ist als im Winterflugplan: 22 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 52 Strecken (entspricht 26 Flughafenpaaren) nur rund 6,5 % aller Strecken ausmacht.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit rund 790 bzw. 650 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor Frankreich und Griechenland. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 die Schweiz, Österreich und Portugal vor Irland und Kroatien. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 50 Ländern. Ein Ausbau ist in zahlreiche Länder, wie z.B. nach Rumänien erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es erstmalig auch Langstreckenangebote von Eurowings/Germanwings, z.B. nach Jamaica.

- **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 2017 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote obwohl Ryanair und Wizz begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. Zum Winterflugplan 2017/2018 will Ryanair das Angebot in Frankfurt von 4 auf 24 Strecken erhöhen. Berlin-Schönefeld weist mit 705 Starts (entspr. 87 % des dortigen Flugaufkommens) einen rund 16 % höheren Wert als im Vorjahr auf, was besonders durch den Angebotsausbau von Ryanair an diesem Flughafen hervorgerufen wird. Ebenfalls ein Wachstum von rund 16 % ist am Flughafen Düsseldorf zu erkennen. Hier steigt das Angebot von 640 auf über 740 Starts pro Woche, besonders hervorgerufen durch einen 11 %igen Ausbau von Eurowings/Germanwings, eine Erhöhung der Frequenzen von flybe sowie dem Eintritt von Norwegian in Düsseldorf; damit liegt er auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Ein besonders starkes Wachstum gab es in Nürnberg, auch hier vorwiegend bewirkt durch Ryanair, die ihr Angebot von rund 11 Flügen pro Woche auf 58 im Jahr 2017 erhöht hat, sowie von Eurowings/Germanwings mit einem Anstieg von 40 auf über 60 Starts pro Woche. Damit liegt der Low Cost Anteil in Nürnberg bei rund 30 %. Durch das neue Engagement von Eurowings/Germanwings am Flughafen Weeze konnte dieser sein Angebot um rund 6 % gegenüber dem Vorjahr erhöhen. Auf anderen kleineren deutschen Flughäfen, wie z.B. Bremen oder Hahn, hat der Low Cost Verkehr insgesamt abgenommen, auf einigen größeren Flughäfen dagegen, wie z.B. in München, zugenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Memmingen oder Dortmund fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

Flugpreise

- **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel sowie 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 2017 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 9. Oktober 2017 gewählt.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2017 bei den Fluggesellschaften zwischen 35 € und 100 € bei den Bruttopreisen. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 40 und 105 Euro brutto. Dies ist ein Rückgang der Preise trotz verstärkter Präsenz einiger Gesellschaften an Großflughäfen, z.B. von Ryanair. Ein Grund für Preissenkungen ist u.a. ein steigender Wettbewerb. Dies kann sich aufgrund von Veränderungen im Markt demnächst allerdings ändern, da zum 28.10.2017 der Verkehr unter Air Berlin Flugnummer ganz eingestellt werden soll. Auch Ryanair reduziert kurzfristig zum Winter hin sein Angebot aufgrund interner Probleme.
- **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. 60 € 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 2017 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 110,4 Mio. Passagiere gezählt worden. 26,9 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 24,4 %. Berücksichtigt man dabei wie in der Vergangenheit, auch einen Teil von Air Berlin, so waren es insgesamt über 38 Mio. Passagiere oder knapp 35 %. 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 an den Flughäfen Zweibrücken und Lübeck.

Das positive Wachstum der letzten Jahre hat sich auch im ersten Halbjahr 2017 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 ist 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 Linien-carriern, 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: 2 Flugzeuge (B737:2)
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: 54 Flugzeuge (B737: 54)

Insgesamt ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist von WOW übernommen worden. Auch Flybaboos fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die mittlerweile unter dem Namen Etihad Regional Flüge anbietet und nicht mehr zum Low Cost Sektor zählt. 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. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an. 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 und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot. Die Airlinegruppe IAG um British Airways und Iberia gründete im Sommer 2017 mit „Level“ einen neuen Langstrecken-Low Cost Carrier, der jedoch (noch) nicht unter eigenem Fluggesellschaftskürzel auftritt und so in den Auswertungen nicht erfasst ist. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die in den Low Cost Sektor fallen soll.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit mehr als 15.000 Starts im Juli 2017 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um 10 % gesteigert hat, wobei das Streckennetz sogar um mehr als 14 % gewachsen ist. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 11.000 Starts, die europaweit das Angebot um über 6 % ausgedehnt hat. Während bei Ryanair über 360 Strecken hinzu gekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz um rund 110 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Vueling, die ihr Angebot um 6 % auf rund 4.500 Flüge reduziert hat. Fast gleichauf folgen Eurowings/Germanwings (+ 20 %) und flybe mit knapp 4.400 Starts. Auf Platz 6 mit insgesamt 4.100 Flügen liegt Norwegian/Norwegian International, vor Wizz mit knapp 3.500 Starts. Unter Einbeziehung von Air Berlin folgt das Segment der Low Cost Angebote dieser Gesellschaft mit 3.422 Flügen vor Aer Lingus mit 2.181 Flügen. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 5 Flüge anbietet, sind es bei flybe sogar 10 Flüge.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Angebote weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Air Berlin Konkurs anmelden. 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 liegt bei über 25 %. Insgesamt gibt es einen weiteren Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa um 9 %.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit über 13.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2017 fast 1.500 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 9.500 Starts, sowie Italien und Frankreich mit ca. 7.000 bzw. 5.700 Flügen. Auf Rang 5 liegt Deutschland mit knapp 5.000 Starts. Betrachtet man die Flüge von Air Berlin mit, so würde Deutschland vor Italien mit rund 7.300 Flügen auf dem dritten Platz liegen.

Von den insgesamt rund 9.200 unterschiedlichen Strecken werden ca. 83 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Inzwischen gibt es aber schon rund 1400 Strecken, auf denen 2 und auf rund 200 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 insgesamt immer noch relativ gering ist. Fasst man auch hier die Gesellschaften zusammen, die unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzel operieren, wie z.B. Eurowings/Germanwings, so liegt die Anzahl der Strecken mit nur einem Low Cost Anbieter bei rund 85 %.

Barcelona ist mit 2.328 Starts im Sommer 2017 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (+ 2,5 %), gefolgt von London-Gatwick (s. auch Abb. 4), wo Easyjet der größte Anbieter von Low Cost Flügen ist. Dublin liegt mit rund 1.800 Starts auf Platz 3 und weist kaum eine Veränderung auf. Es folgt London-Stansted auf Platz 4 mit rund 1.600 LCC Starts pro Woche im Juli 2017, einem der wichtigsten Flughäfen von Ryanair. Dahinter befindet sich Palma de Mallorca mit einem Wachstum von über 13 %, u.a. hervorgerufen durch Steigerungen von Ryanair. Anschließend folgen Manchester und Amsterdam mit jeweils rund 1.200 Starts pro Woche. Hierbei beträgt der Anteil der Low Cost Flüge auf dem Hub-Flughafen Amsterdam inzwischen fast 25 %. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 1.008 Starts auf und befindet sich auf Rang 8. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen fast 4.500 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 Düsseldorf, Berlin-Schönefeld, Köln/Bonn und Hamburg auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 600 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Durch den starken Angebotsausbau von Ryanair in Berlin-Schönefeld liegt dieser Flughafen auf Rang 20 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 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 1.323 Starts an sechster Stelle und Berlin-Tegel mit 1.120 Starts auf Rang 9.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 32 % der Flüge in einer Sommerflugplanperiode (s. Abb. 5), gegenüber rund 25 % in Deutschland. Würde man auch noch das bisher betrachtete Segment von Air Berlin berücksichtigen, so würde Anteil bei 34 % liegen, in Deutschland bei ca. 36 %. Rund 68 % der europäischen 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 und der B737Max8, erneut diesen Markt zu erschließen (siehe folgende Tabelle). So gibt es im September 2017 insgesamt 630 Flüge dieser Gesellschaft auf 47 Strecken nach Nordamerika und Asien. Dies sind über doppelt so viele Flüge wie im letzten Jahr. Geflogen wird traditionell von Stockholm, Kopenhagen, Oslo und London-Gatwick mit Flugzeugen der Marke Boeing 787 mit jeweils 270 bis 290 Sitzplätzen. Seit 2016 sind mit Barcelona und Paris weitere große Abflugorte in Europa hinzugekommen, wobei u.a. ein direkter Wettbewerb mit Air France besteht. Ziele sind u.a. New York, Los Angeles, Fort Lauderdale und Oakland in Nordamerika sowie Bangkok in Asien. Neu ist jedoch, dass seit Sommer 2017 mit dem Einsatz der Boeing 737Max8 mit 189 Sitzplätzen nun auch kleinere, nicht so aufkommensstarke Städte sowohl in Amerika, wie z.B. Providence, Newburgh oder auch Hartford-Bradley, als auch in Europa mit Bergen, Cork oder Edinburgh in das Interkontnetz von Norwegian eingebunden werden können.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im September 2017 119 Starts, die in Köln beginnen und nach Bangkok in Asien sowie nach Mexiko, Kuba, Jamaika, Mauritius, Namibia und in die Dominikanische Republik sowie USA führen. Geflogen wird mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen. Nach der Insolvenz von Air Berlin hat Eurowings/Germanwings bereits angekündigt, ab November die bisher von Air Berlin durchgeführten Langstreckenverkehre von Düsseldorf aus in die Karibik übernehmen zu wollen, darüber hinaus ist sie ebenfalls an Strecken in die USA interessiert. Gleichzeitig kündigte auch Condor an, ab dem Winter von Düsseldorf aus Ziele in der Karibik anzufliegen.

	September 17	Starts
Norwegian	Belfast International - Providence	9
Norwegian	Belfast International - Newburgh	13
Norwegian	Bergen - Providence	8
Norwegian	Bergen - Newburgh	9
Norwegian	Dublin - Providence	21
Norwegian	Dublin - Newburgh	30
Norwegian	Edinburgh - Hartford Bradley International	13
Norwegian	Edinburgh - Providence	17
Norwegian	Edinburgh - Newburgh	30
Norwegian	Cork - Providence	13
Norwegian	Shannon - Providence	9
Norwegian	Shannon - Newburgh	8
Norwegian	Stockholm Arlanda - Bangkok Suvarnabhumi International	4
Norwegian	Stockholm Arlanda - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Stockholm Arlanda - New York J F Kennedy International	17
Norwegian	Stockholm Arlanda - Los Angeles International	13
Norwegian	Stockholm Arlanda - Oakland International	13
Norwegian	Barcelona - Newark Liberty International	16
Norwegian	Barcelona - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Barcelona - Los Angeles International	13
Norwegian	Barcelona - Oakland International	13
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	8
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - New York J F Kennedy International	30
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Los Angeles International	18
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Orlando International	4
Norwegian	Copenhagen - Bangkok Suvarnabhumi International	5
Norwegian	Copenhagen - Boston Logan International	4
Norwegian	Copenhagen - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	8
Norwegian	Copenhagen - New York J F Kennedy International	17
Norwegian	Copenhagen - Los Angeles International	13
Norwegian	Copenhagen - Orlando International	4
Norwegian	Copenhagen - Oakland International	9
Norwegian	London Gatwick - Boston Logan International	17
Norwegian	London Gatwick - Denver Intl	5
Norwegian	London Gatwick - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	8
Norwegian	London Gatwick - New York J F Kennedy International	56
Norwegian	London Gatwick - Los Angeles International	30
Norwegian	London Gatwick - Orlando International	13
Norwegian	London Gatwick - Oakland International	21
Norwegian	London Gatwick - Seattle/Tacoma International	8
Norwegian	Oslo - Bangkok Suvarnabhumi International	4
Norwegian	Oslo - Boston Logan International	9
Norwegian	Oslo - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Oslo - New York J F Kennedy International	22
Norwegian	Oslo - Los Angeles International	8
Norwegian	Oslo - Orlando International	4
Norwegian	Oslo - Oakland International	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Bangkok Suvarnabhumi International	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Cancun	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Havana (CU) 00	5
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Las Vegas McCarran International	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Montego Bay	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Orlando International	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Miami International	13
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Mauritius	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Puerto Plata	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Punta Cana	13
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Seattle/Tacoma International	7
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Varadero Juan Gualberto Gomez	13
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Windhoek Hosea Kutako International	8
	Gesamt	749

Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Rund 15 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt derzeit in einem Umbruch. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low Cost Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002, setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich - mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1** des deutschen Low Cost Verkehrs bezeichnen, die durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte Streckenveränderung.

Seit ca. 2013 beginnt eine Zeit neuer Konzepte. Mit der Überlegung von Lufthansa in 2013/2014, alle nationalen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München auf die Tochter **Germanwings** zur „**Neuen Germanwings**“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low Cost Verkehr, der Beginn einer neuen Entwicklungsphase, der **Phase 2**, in Deutschland. Durch die Umwandlung kam es zunächst zu einem sprunghaften Anstieg der Low Cost Strecken, gleichzeitig wurden aber auch neue Strecken eingerichtet sowie bestehende geschlossen.

Nachdem **Transavia** im Jahr 2016 in München eine Basis errichtet hatte und mit der Strecke München-Berlin auch innerdeutschen Low Cost Verkehr angeboten hat, ändert **Germanwings** seine bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. Nun hat Eurowings/Germanwings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bietet von dort 31 Ziele an, die teilweise aber vorher schon von Lufthansa befliegen wurden. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings/Germanwings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. Anfang 2017 kündigte **Transavia** jedoch an ihre Basis in München zu Beginn des Winterflugplans 2017/2018 wieder aufzugeben.

Gefördert wird die neuerliche Expansion von Eurowings u.a. durch die Veränderung und den Konkurs von **Air Berlin**. Im Jahr 2016 wurde entschieden, dass sich Air Berlin künftig auf den Langstreckenluftverkehr ab Düsseldorf und Berlin mit entsprechenden Zubringerverkehren konzentrieren sollte. Dabei war geplant die Zubringerflüge zum großen Teil von der Luftfahrtgesellschaft Walter unter Air Berlin Flugnummer durchführen zu lassen. Der bisherige Ferienflugverkehr sollte in eine neue Gesellschaft zusammen mit TUIfly und Etihad eingebracht werden. Flüge in Feriengebiete, z.B. nach Mallorca wurden bereits auf die Tochter NIKI übertragen. Flugzeuge, die bisher auf anderen Verbindungen eingesetzt waren, sind ab 2017 an den Wettbewerber Eurowings verleast worden, der nun über ein zusätzliches großes Potential an Flugzeugen verfügt und diese u.a. nutzt, um in München eine neue Basis zu errichten. Von dieser Basis wird im Sommer 2017 u.a. erstmalig wieder der Flughafen Weeze angefliegen. Möglicherweise ist dies gedacht, um im Vorfeld zu verhindern, dass der dort ansässige Hauptnutzer des Flughafens, Ryanair, weitere innerdeutsche Strecken, z.B. von dort nach München anbietet. Mit einer geplanten Übernahme von Teilen von Air Berlin könnte Eurowings die Flotte und das Streckennetz stark ausbauen.

Aber nicht nur Germanwings arbeitet an neuen Konzepten, auch andere Gesellschaften verändern ihre Geschäftsphilosophie. Während **Ryanair** in der ersten Phase der Low Cost Entwicklung vorwiegend von kleineren Flughäfen aus operierte, ist seit einiger Zeit ein Trend festzustellen, Basen auch auf größeren Flughäfen zu errichten bzw. auszubauen. Waren es in den Jahren 2015 und 2016 besonders die Flughäfen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld sind es aktuell Hamburg und Nürnberg. Mit dem Ausbau in Köln begann Ryanair mit der Verbindung nach Berlin auch wieder innerdeutschen Low Cost Verkehr anzubieten, den die Gesellschaft 2011 mit der Einführung der Luftverkehrssteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellt man sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den man lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wird seit dem Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit vier Strecken bedient, das Angebot soll zum Winter 2017/2018 auf über 20 Strecken ausgebaut werden. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Gleichzeitig will man den Flugpreis weiter senken und seine Einnahmen durch andere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) weiter steigern. Seit Mai/Juni 2017 bietet die Gesellschaft ab Rom und Bergamo die Buchung von Anschlussflügen an, bei denen z.B. das Gepäck bis zum endgültigen Zielort aufgegeben werden kann. Aufgrund interner Probleme wird das Flugangebot von Ryanair zum Winter 2017/2018 hin jedoch kurzfristig reduziert.

Wizz, eine Fluggesellschaft mit Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen Verkehre anbietet, fliegt seit Mai 2017 auch den Flughafen Frankfurt an, so dass dieser Flughafen, der bisher von den Low Cost Carrier, u.a. aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen weitgehend gemieden worden ist, nun auch im Low Cost Segment Angebote vorhält. Aufgrund seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten wird dieser Flughafen für Low Cost Carrier zunehmend attraktiver. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam oder Kopenhagen bei über 20 % liegen. Selbst in Paris, Wien oder Madrid liegt der Anteil noch deutlich über 10 %.

Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll und in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen, auch die von Germanwings. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von Langstrecken Low Cost Verkehre ab Köln nach Asien und Amerika, die sie seitdem konsequent ausbauen. Dabei wird inzwischen auch schon darüber nachgedacht, in Zukunft auch von anderen deutschen Standorten wie von Düsseldorf oder Berlin aus zu Interkontzielen zu starten. Kurz nachdem Air Berlin bekanntgegeben hatte, dass die Langstreckenverkehre ab Düsseldorf im Herbst 2017 eingestellt werden, kündigten Eurowings und Condor zeitgleich an ab November 2017 von Düsseldorf aus in die Karibik zu fliegen. Ab Frühjahr 2018 sollen Langstreckenverkehre von Eurowings auch vom Flughafen München aus angeboten werden.

Allerdings hat schon im Jahr 2013 mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 **Norwegian** damit begonnen, Langstrecken Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika anzubieten. Auch dieser Markt wird seitdem permanent ausgebaut, nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gibt es seit einiger Zeit Interkontflüge nach Amerika von Norwegian auch ab London und Paris sowie von Barcelona aus. Mit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es möglich, auch nicht so aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence, Newburgh oder Hartford-Bradley. Mit der aktuellen Errichtung einer Basis in Düsseldorf sollen ab 2018 dann von dort auch Langstrecken Low Cost Verkehre angeboten werden. Hier würden sich sicher auch Umsteigeverkehre ergeben.

Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2017			07/2016			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings/Germanwings	2.595	390.692	516	2.245	318.289	380	15,6	22,7	35,8
	<i>Air Berlin (LCC)</i>	<i>2.320</i>	<i>350.385</i>	<i>114</i>	<i>2.332</i>	<i>345.575</i>	<i>135</i>	<i>-0,5</i>	<i>1,4</i>	<i>-15,6</i>
	Eurowings	1.455	225.308	266	602	79.339	114	141,7	184,0	133,3
	Germanwings	1.140	165.384	250	1.643	238.950	266	-30,6	-30,8	-6,0
2	Ryanair	1.058	199.962	243	860	162.540	190	23,0	23,0	27,9
3	Easyjet	531	86.868	90	499	81.588	83	6,4	6,5	8,4
4	Wizz	208	38.590	73	162	29.176	53	28,4	32,3	37,7
5	flybe	130	10.800	16	104	8.622	10	25,0	25,3	60,0
6	Norwegian Air Shuttle/	106	19.929	33	75	14.064	24	41,3	41,7	37,5
	Norwegian Air International	71	13.419	26	38	7.182	15	86,8	86,8	73,3
7	Aer Lingus	71	12.354	8	71	12.354	8	0,0	0,0	0,0
8	Vueling	67	12.160	11	103	18.388	19	-35,0	-33,9	-42,1
9	Transavia/Transavia (France)	66	9.994	19	110	20.470	22	-40,0	-51,2	-13,6
	Transavia	64	9.616	18	97	18.013	20	-34,0	-46,6	-10,0
10	Air Baltic	61	5.990	10	61	5.994	12	0,0	-0,1	-16,7
	Norwegian Air Shuttle	35	6.510	7	37	6.882	9	-5,4	-5,4	-22,2
11	Blue Air	28	4.854	8	19	2.926	6	47,4	65,9	33,3
12	WOW	19	3.398	3	15	2.250	3	26,7	51,0	0,0
13	Corendon	19	3.591	8	24	4.320	14	-20,8	-16,9	-42,9
14	HOP!	9	450	1	5	250	1	80,0	80,0	0,0
15	Volotea	8	994	4	6	748	3	33,3	32,9	33,3
16	Pobeda	7	1.323	2	8	1.440	2	-12,5	-8,1	0,0
17	Jet2	6	888	2	4	592	1	50,0	50,0	100,0
18	Air Arabia Maroc	4	648	2	3	486	2	33,3	33,3	0,0
	Transavia (France)	2	378	1	13	2.457	2	-84,6	-84,6	-50,0
	Summe	4.993	803.485	1.049	4.374	684.497	833	14,2	17,4	25,9
		(7.313)	(1.153.870)	(1.163)	(6.706)	(1.030.072)	(968)	(9,1)	(12,0)	(20,1)

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

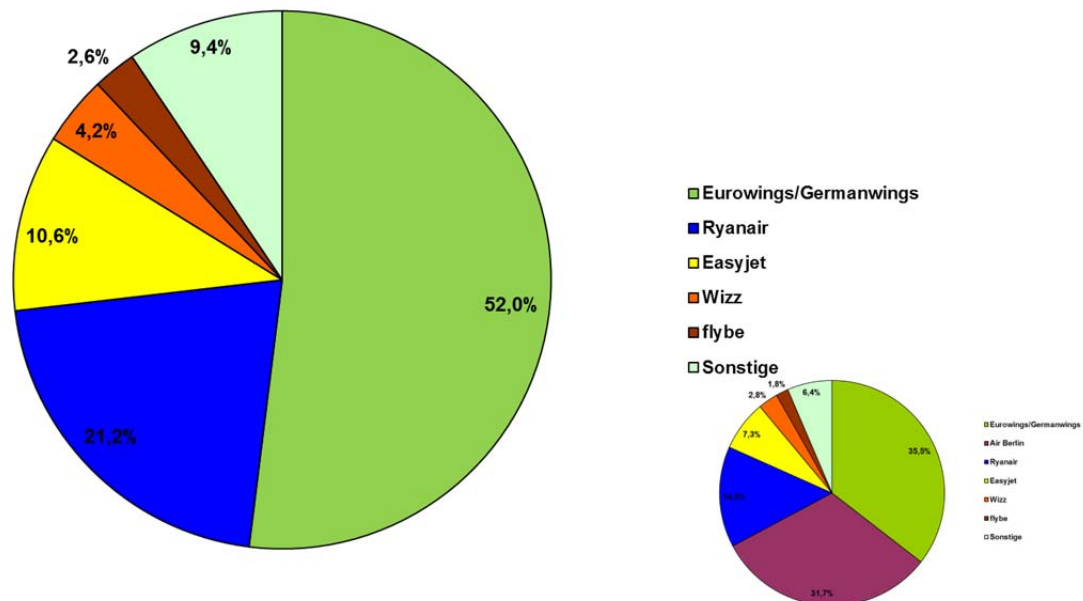


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2017; ohne und mit Air Berlin)**

Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2017			07/2016			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.096	163.412	52	969	139.852	61	13,1	16,8	-14,8
2	Spanien	789	137.936	118	665	114.486	100	18,6	20,5	18,0
3	Großbritannien	651	96.931	69	610	88.209	63	6,7	9,9	9,5
4	Italien	523	86.887	117	467	77.535	103	12,0	12,1	13,6
5	Frankreich	184	27.237	35	166	24.006	31	10,8	13,5	12,9
6	Griechenland	174	29.003	60	127	20.434	43	37,0	41,9	39,5
7	Schweiz	173	26.458	12	157	22.484	11	10,2	17,7	9,1
8	Österreich	140	20.410	13	107	15.950	12	30,8	28,0	8,3
9	Portugal	136	24.221	34	111	19.710	30	22,5	22,9	13,3
10	Irland	121	21.270	15	117	20.688	16	3,4	2,8	-6,3
11	Kroatien	120	18.884	45	103	16.043	37	16,5	17,7	21,6
12	Rumänien	92	16.640	27	63	10.766	21	46,0	54,6	28,6
13	Polen	85	14.868	18	80	13.489	17	6,3	10,2	5,9
14	Ungarn	73	12.172	10	57	9.048	8	28,1	34,5	25,0
15	Lettland	69	8.190	10	66	8.181	10	4,5	0,1	0,0
16	Schweden	56	8.800	9	56	8.312	9	0,0	5,9	0,0
17	Niederlande	46	7.208	5	51	7.939	5	-9,8	-9,2	0,0
18	Türkei	41	6.817	20	53	8.382	24	-22,6	-18,7	-16,7
19	Belgien	39	6.759	3	44	7.497	3	-11,4	-9,8	0,0
20	Bulgarien	38	7.445	9	16	2.814	6	137,5	164,6	50,0
21	Norwegen	36	6.098	5	38	5.926	6	-5,3	2,9	-16,7
22	Serbien	36	6.106	16	21	3.324	10	71,4	83,7	60,0
23	Marokko	34	5.923	14	28	4.896	12	21,4	21,0	16,7
24	Tschechien	32	4.680	3	29	3.870	3	10,3	20,9	0,0
25	Island	29	4.838	7	25	3.690	7	16,0	31,1	0,0
26	Bosnien	22	3.780	9	12	1.980	5	83,3	90,9	80,0
27	Mazedonien	22	3.960	9	20	3.600	8	10,0	10,0	12,5
28	Dänemark	20	3.621	2	20	3.600	3	0,0	0,6	-33,3
29	Ukraine	14	2.520	6	10	1.800	4	40,0	40,0	50,0
30	Litauen	12	1.698	8	18	2.870	5	-33,3	-40,8	60,0
31	Malta	10	1.890	5	8	1.512	4	25,0	25,0	25,0
32	USA	9	2.403	4	3	801	1	200,0	200,0	300,0
33	Israel	8	1.434	3	4	696	1	100,0	106,0	200,0
34	Estland	7	1.142	3	7	1.098	3	0,0	4,0	0,0
35	Georgien	7	1.260	3	0	0	0	---	---	---
36	Rußland	7	1.323	2	18	2.880	4	-61,1	-54,1	-50,0
37	Slovakei	6	1.116	2	7	1.323	1	-14,3	-15,6	100,0
38	Dom. Republik	5	1.335	2	3	801	2	66,7	66,7	0,0
39	Montenegro	5	882	3	0	0	0	---	---	---
40	Kuba	4	1.068	2	2	534	1	100,0	100,0	100,0
41	Zypern	4	684	3	3	456	2	33,3	50,0	50,0
42	Tunesien	3	432	2	2	288	1	50,0	50,0	100,0
43	Finnland	2	378	1	2	378	1	0,0	0,0	0,0
44	Jamaika	2	534	1	0	0	0	---	---	---
45	Moldavien	2	360	1	0	0	0	---	---	---
46	Mauritius	2	534	1	1	267	1	100,0	100,0	0,0
47	Mexiko	2	726	1	2	726	1	0,0	0,0	0,0
48	Namibia	2	534	1	0	0	0	---	---	---
49	Thailand	2	534	1	4	1.068	2	-50,0	-50,0	-50,0
50	Albanien	1	144	1	2	288	2	-50,0	-50,0	-50,0
	Summe	4.993 (7.313)	803.485 (1.153.870)	802 (856)	4.374 (6.706)	684.497 (1.030.072)	700 (780)	14,2 (9,1)	17,4 (12,0)	14,6 (9,7)

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)**

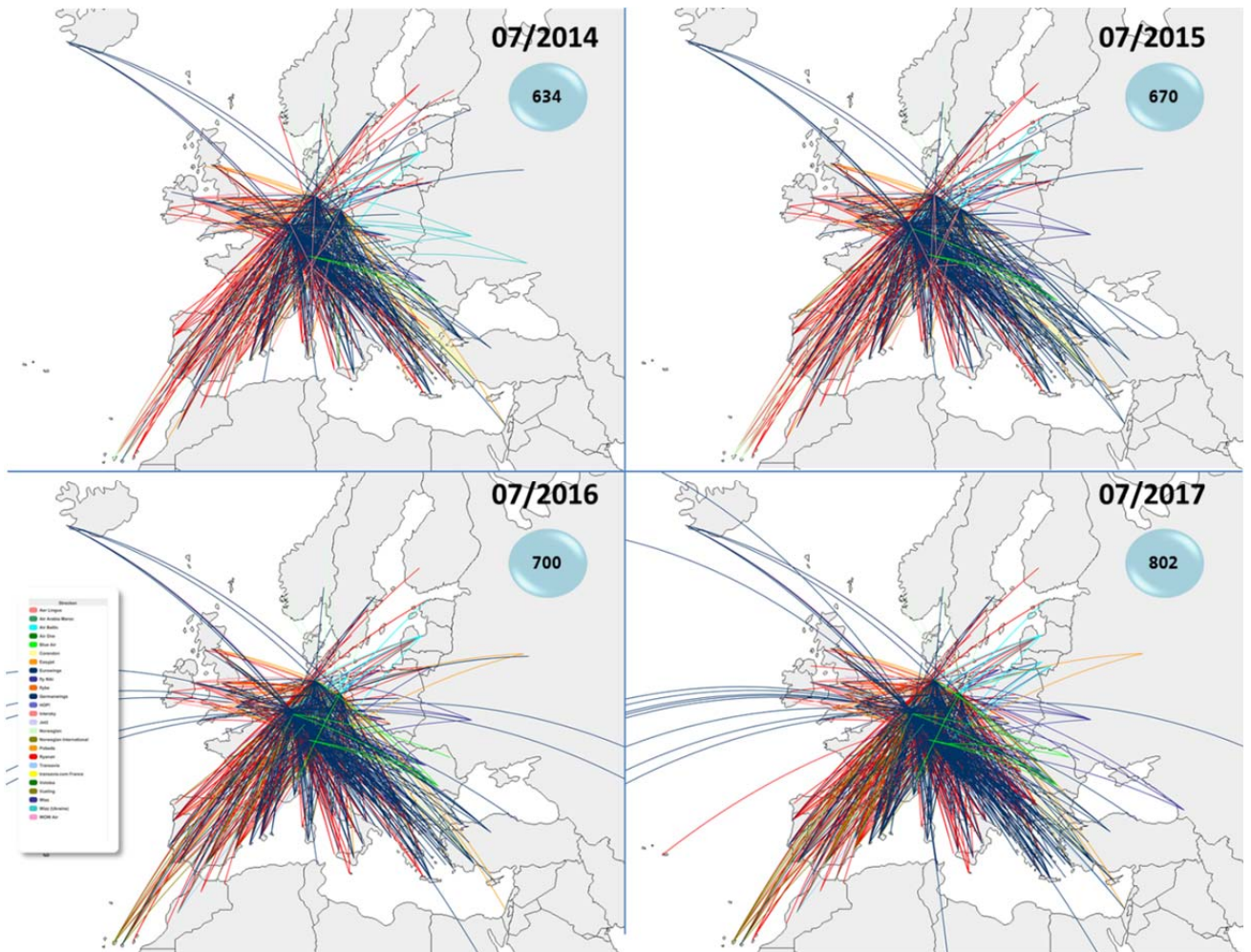


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen (ohne Air Berlin)

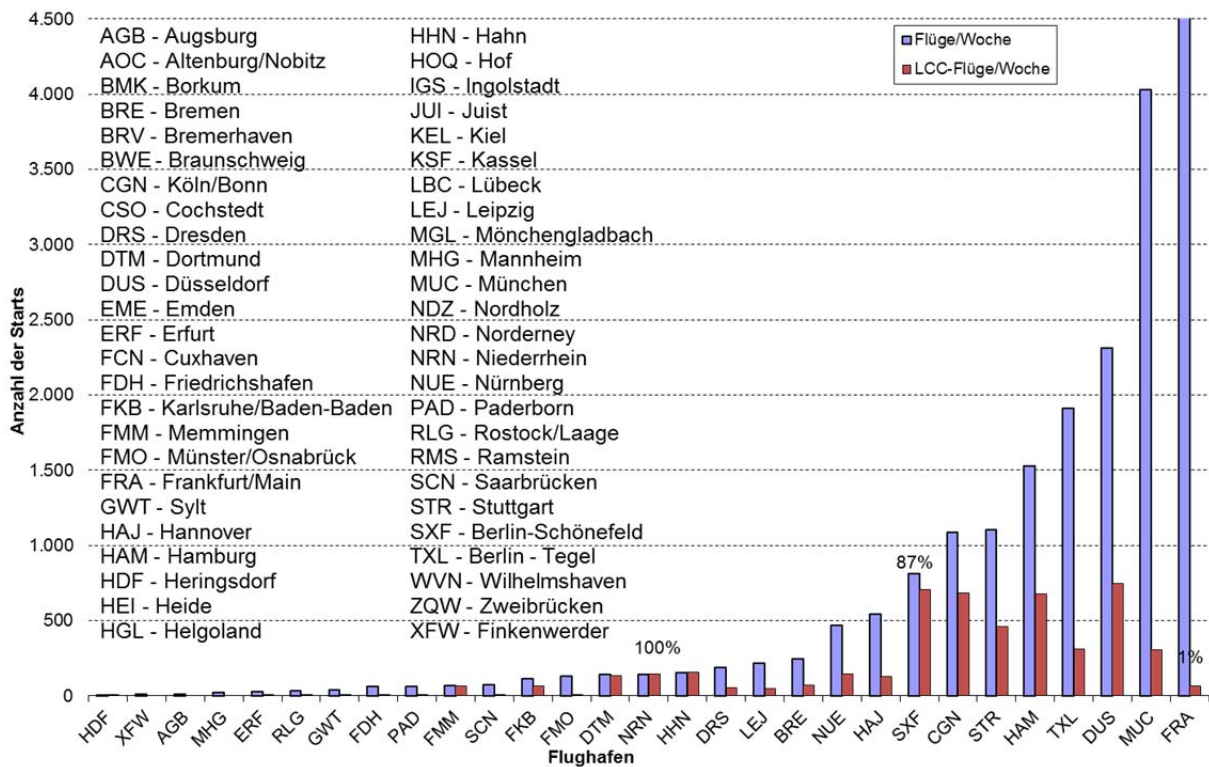


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2017 (ohne Air Berlin)

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2017 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
SXF	6.172	5.534	89,7
HAM	8.221	3.536	43,0
CGN	5.622	3.533	62,8
DUS	11.780	3.007	25,5
STR	4.949	1.960	39,6
MUC	21.122	1.655	7,8
TXL	10.102	1.446	14,3
HHN	1.128	1.126	99,9
DTM	930	885	95,1
NRN	841	841	100,0
NUE	1.839	728	39,6
FMM	501	497	99,1
HAJ	2.554	469	18,4
BRE	1.148	411	35,8
FRA	29.905	388	1,3
FKB	536	380	70,9
DRS	807	241	29,9
LEJ	1.023	188	18,4
FDH	229	30	13,2
RLG	86	14	15,8
PAD	284	13	4,5
FMO	380	10	2,6
SCN	162	8	4,8
ERF	113	0	0,0
Gesamt (Gesamt mit AB-LCC)	110.436 (110.436)	26.899 (38.586)	24,4 (34,9)

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im ersten Halbjahr 2017 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2017		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair	15.326	2.896.614	2.905
2	Easyjet	11.310	1.889.832	1.587
3	Vueling	4.528	830.436	670
4	Eurowings/Germanwings	4.388	662.473	1.006
5	Flybe	4.371	315.113	428
	Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International	4.095	775.828	838
7	Wizz	3.446	661.080	1.028
	<i>Air Berlin (LCC)</i>	<i>3.422</i>	<i>522.570</i>	<i>199</i>
	Eurowings	2.663	412.345	554
8	Aer Lingus	2.181	328.946	214
	Norwegian Air Shuttle	2.168	413.093	413
9	Transavia/Transavia France	1.961	359.149	371
	Norwegian Air International	1.927	362.735	425
10	Jet 2	1.846	345.414	516
	Germanwings	1.725	250.128	452
11	HOP!	1.534	122.868	191
12	Volotea	1.420	176.578	470
	Transavia	1.254	225.526	247
13	Air Baltic	1.042	99.788	139
14	Blue Air	886	142.997	234
	Transavia.France	707	133.623	124
15	Pobeda	441	83.349	61
16	Corendon/Corendon Dutch	376	71.064	189
17	WOW	305	59.650	48
18	Blue Panorama	259	43.339	80
	Corendon	231	43.659	129
	Corendon Dutch	145	27.405	60
19	Air Arabia Maroc	122	19.728	40
20	flydubai	115	20.118	19
	Summe	59.952	9.904.364	11.034
		(63.374)	(10.426.934)	(11.233)

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2017 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet; ohne Berücksichtigung von Air Berlin; in Klammern einschließlich Air Berlin)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	07/2017		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	13.044	1.893.947	1.451
2	Spanien	9.481	1.722.021	1.210
3	Italien	7.011	1.210.845	1.138
4	Frankreich	5.743	829.589	894
5	Deutschland	4.993	803.485	802
6	Irland	2.248	374.915	229
7	Niederlande	1.702	291.004	229
8	Portugal	1.619	293.907	214
9	Norwegen	1.428	265.476	217
10	Griechenland	1.423	251.224	407
11	Polen	1.345	253.327	348
12	Schweiz	1.112	185.896	160
13	Rumänien	975	176.040	221
14	Schweden	959	176.307	178
15	Belgien	764	140.167	126
16	Dänemark	753	138.278	119
17	Lettland	587	65.274	78
18	Kroatien	551	93.888	165
19	Ungarn	525	98.723	104
20	Rußland	489	87.878	64
21	Österreich	376	57.739	74
22	Tschechien	300	49.914	54
23	Bulgarien	293	56.489	69
24	Türkei	252	46.297	110
25	Island	246	48.484	48
26	Finnland	241	40.360	39
27	Malta	223	41.410	63
28	Zypern	210	38.889	62
29	Litauen	208	31.099	77
30	Serbien	117	20.727	45
31	Slovakei	107	19.863	36
32	Estland	89	10.941	18
33	Mazedonien	81	14.613	32
34	Ukraine	79	11.705	22
35	Bosnien	68	12.057	23
36	Albanien	67	11.244	13
37	Luxemburg	58	8.571	12
38	Georgien	51	8.828	15
39	Montenegro	30	5.493	15
40	Aserbaidshjan	25	4.316	3
41	Moldawien	23	4.030	8
42	Slowenien	22	3.643	5
43	Gibraltar	18	3.024	3
44	Armenien	11	1.965	2
45	Weißrussland	5	472	2
	Summe	59.952	9.904.364	9.204

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2017. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet; ohne Berücksichtigung von Air Berlin)**

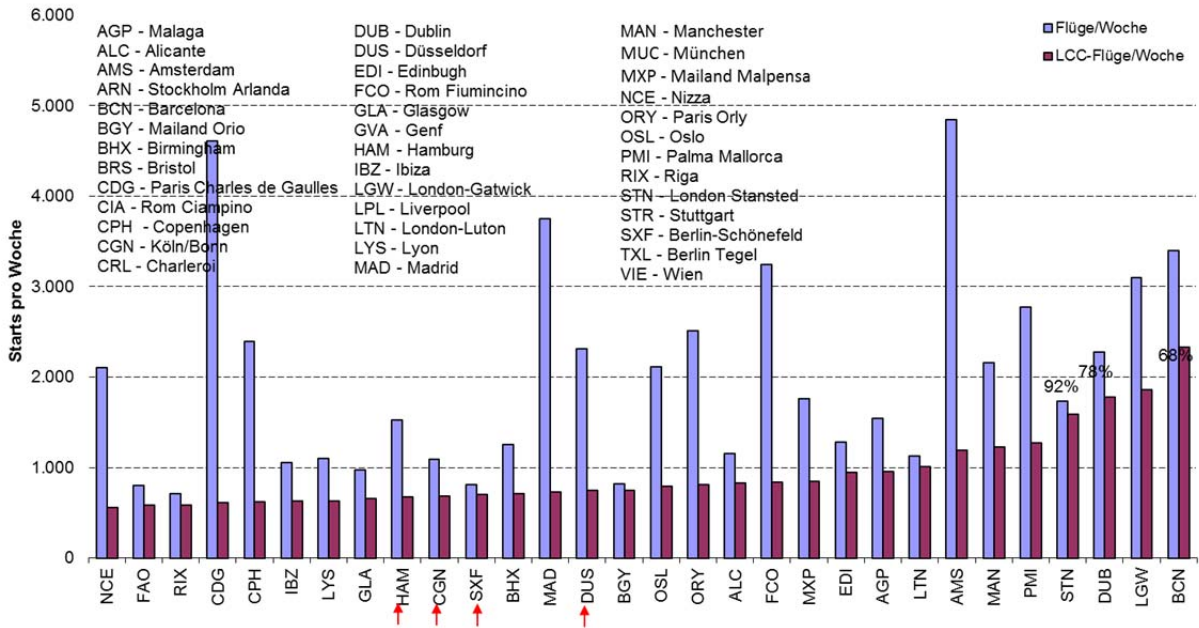


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2017 (ohne Berücksichtigung der Angebote von Air Berlin)

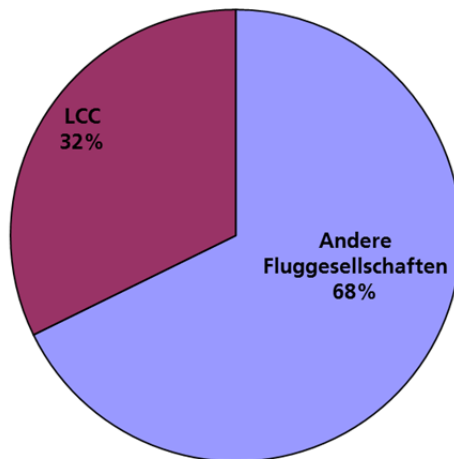


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2017 (ohne Air Berlin)

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