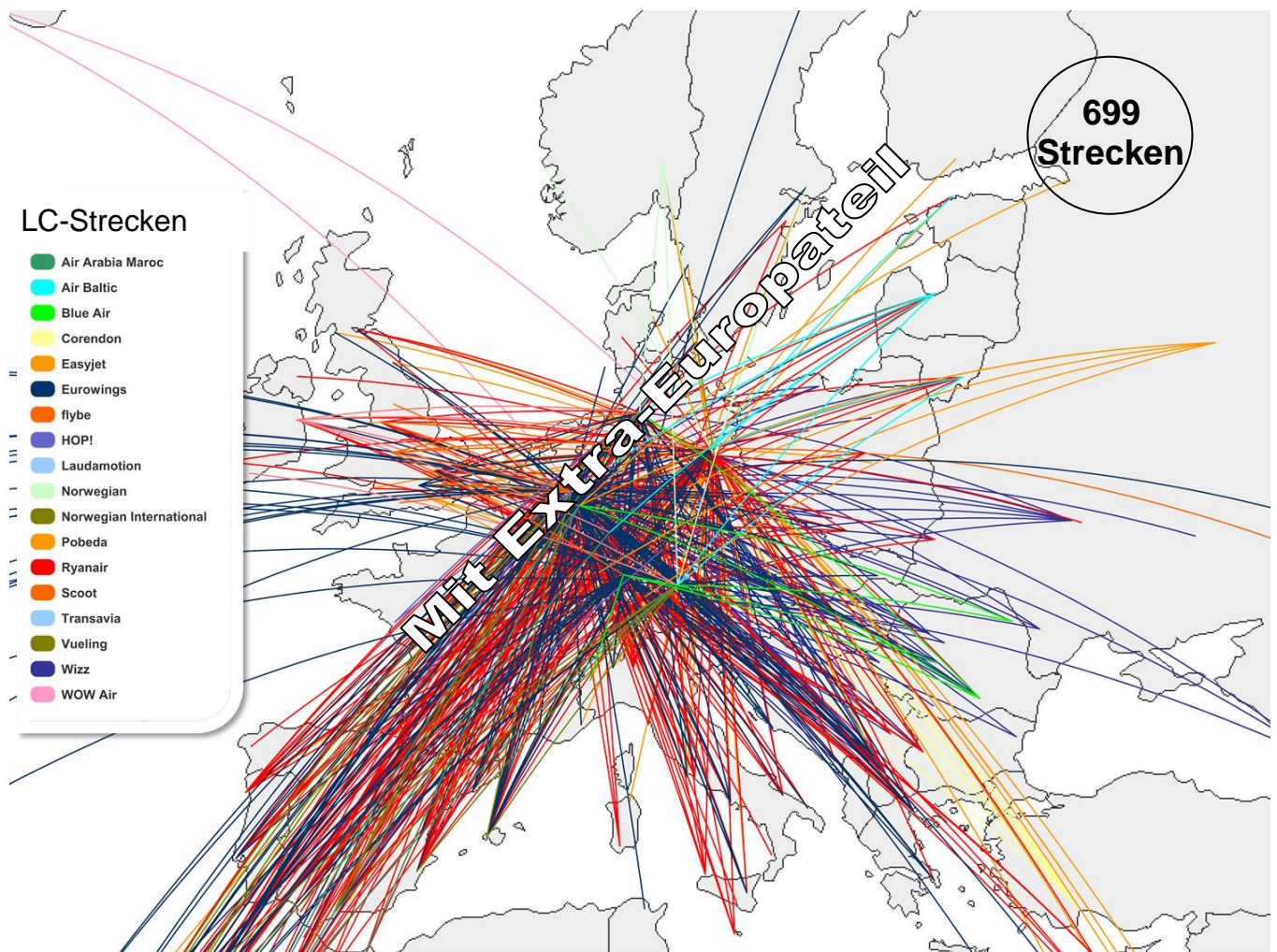


# Low Cost Monitor 1/2019

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Frühjahr 2019

# Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland 2018/2019

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 (Winter/Frühjahr) und (Sommer/Herbst) 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 2019. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2018.

## 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 mehr und mehr 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 17 bzw. 19 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei sind die Flüge von Germanwings seit 2018 in Eurowings integriert. Auch die Flüge von Transavia und Transavia (France) sowie von Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International als auch die von Corendon und Corendon (Dutch) können zusammen betrachtet werden, da sie eigentlich zusammengehören und nur unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, bzw. die Gesellschaften in verschiedenen Staaten ihren Geschäftssitz haben, was u.a. auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) ([www.aerlingus.com](http://www.aerlingus.com)), Flotte: 54 Flugzeuge (A320: 34, A321: 3, A330: 13, B757: 4)  
Air Arabia Maroc (3O) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 10)  
Air Baltic (BT) ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com)), Flotte: 34 Flugzeuge (B737: 8, D8: 12, A220: 14)  
Blue Air (OB) ([www.blueairweb.com](http://www.blueairweb.com)), Flotte: 22 Flugzeuge (B737: 22)  
Corendon (XC) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 12 Flugzeuge (B737: 11, A320: 1)  
Easyjet (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 157 Flugzeuge (A319: 73, A320: 84)  
Eurowings (EW) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 108 Flugzeuge (A319: 39, A320: 44, D8: 18, B737: 7 (A330: 9 (Brussels/Sun Express Germany), A340: 2 (Brussels))  
*Germanwings (4U) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 11 Flugzeuge (A319: 3; A320: 8)*  
flybe (BE) ([www.flybe.com](http://www.flybe.com)), Flotte: 72 Flugzeuge (D8: 54, E: 17, ATR: 1)  
HOP! (A5) ([www.hop.fr](http://www.hop.fr)), Flotte: 75 Flugzeuge (ATR: 11, E: 41, CRJ: 22, F: 1)  
*Iberia Express (I2) ([www.iberiaexpress.com](http://www.iberiaexpress.com)), Flotte: 22 Flugzeuge (A320: 18, A321: 4)*  
Laudamotion (OE) ([www.ryanair.com/la/de](http://www.ryanair.com/la/de)), Flotte: 13 Flugzeuge (A320: 11; A321: 2)  
Norwegian Air Shuttle (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 42 Flugzeuge (B737: 19, B787: 21, A320: 2)  
Norwegian Air International (D8) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 57 Flugzeuge (B737: 56, A330: 1)  
Pobeda (DP) ([www.pobeda.com](http://www.pobeda.com)) Flotte: 28 Flugzeuge (B737: 28)  
Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 435 Flugzeuge (B737: 435)  
Scoot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 47 Flugzeuge (B787: 18, A319: 1, A320: 28)  
Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 41)  
Transavia France (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)  
Vueling (VY)([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 120 Flugzeuge (A320: 100, A319: 5; A321: 15)  
Wizz (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 103 Flugzeuge (A320: 68, A321: 35)  
*WOW (WW) ([www.wowair.com](http://www.wowair.com)), Flotte: 20 Flugzeuge (A320: 3, A321: 14, 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. 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 berücksichtigt worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Erfassung. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, 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 hat sich die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Winter kaum verändert. Seit einiger Zeit gibt es Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, das ebenfalls mit günstigen Preisen Flüge auf europäischen Strecken anbietet. Allerdings sind diese Flüge in den Flugplänen nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend unter der Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. So haben, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France), IAG mit Vueling oder Lufthansa mit Eurowings, mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Während Air Berlin aufgrund der Insolvenz 2017 aus dem Markt ausgeschieden ist, ist mit Laudamotion, die einen Teil der Air Berlin Flüge übernommen hat und die inzwischen vollständig zu Ryanair gehört, eine weitere Fluggesellschaft entstanden, die preiswerte Flüge anbietet. Recht neu im deutschen Markt ist Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle. Mit Scoot aus Singapur gibt es neue Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Allerdings ist die Betrachtung unübersichtlicher geworden, da mehrere Gesellschaften begonnen haben, u.a. wegen des Brexits, Tochtergesellschaften zu gründen und innerhalb dieser die Flugzeuge zu verschieben. Ryanair verfügt mit 435 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen und weiteren 21 Flugzeugen bei Ryanair Sun über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 293; LH-Cargo: 20; LH-Cityline 51 – davon 3 Langstreckenflugzeuge A340 -). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte, hat ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen insgesamt erhöht, auch wenn Easyjet (U2) selbst „nur“ noch über 157 Flugzeuge verfügt. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat Germanwings ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert worden, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Angeboten auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika, Südafrika und Asien anbietet. So setzt Eurowings im Frühjahr 2019 neben 9 A330 Flugzeugen, die von SunExpress Germany und Brussels betrieben werden, 2 A340 Flugzeuge von Brussels sowie 83 weitere Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321 ein. Zusätzlich werden dieses Jahr 7 Flugzeuge des Herstellers Boeing 737 und 18 Propellerflugzeuge der Marke Dash 8 eingesetzt, die aus der Übernahme der LGW resultieren. Darüber hinaus wird auch noch auf Flugzeuge von Partnerairlines zurückgegriffen. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet. Neu hinzu gekommen sind vor einiger Zeit 737 MAX 8 Flugzeuge, die Norwegian ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt hat, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp im Frühjahr 2019 nicht zum Einsatz kommen. Teile der Flotte von Norwegian sind auf neu gegründete Tochtergesellschaften, wie u.a. Norwegian UK übertragen worden.

Unterschiede in der Anzahl der Flugzeuge je Gesellschaft zu vorherigen Ausgaben des Monitors können dadurch entstehen, dass die Gesellschaften u.a. im Vorfeld des Brexits und der damit verbundenen Verkehrsrechtproblematik oder aufgrund anderer Überlegungen eigene Neugründungen von Gesellschaften durchführen und so zwischen den Gesellschaften ihre Flugzeuge verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich wird. Ein Beispiel für eine solche Neugründung ist z.B. Easyjet Europe mit derzeit 135 Flugzeugen und Easyjet Switzerland mit 28 Flugzeugen, die zu den bestehenden 157 von Easyjet selbst hinzukommen. Auch Eurowings hat mit Eurowings Europe eine neue Gesellschaft gegründet, die über 20 Flugzeuge verfügt, oder Corendon mit Corendon Europe und Corendon Dutch mit derzeit 6 Flugzeugen. Insgesamt kommt damit Eurowings auf 139 Flugzeuge, Corendon auf 18, Easyjet auf 320. Norwegian und Transavia kommen auf insgesamt 147 bzw. 74 Flugzeuge.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2019 ist Eurowings mit mehr als 2.700 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies einen Anstieg um rund 7 %.

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. Nach einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 gibt es im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. Auch im Frühjahr 2019 geht das starke Wachstum von 10 % gegenüber dem Vorjahr auf rund 5.320 Starts weiter.

Im Ranking folgen Ryanair (952 Flüge) und Easyjet (877 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 8 % in diesem Winter fortsetzt. Berücksichtigt man dabei noch die neu hinzugekommene Tochter Laudamotion mit knapp 100 Starts in Düsseldorf und Tegel, so liegt das Gesamtwachstum dieser Gesellschaften in Deutschland bei über 17% gegenüber dem Vorjahr. Dabei gibt es deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair den Flughafen Frankfurt 2017 neu in den Flugplan aufgenommen und ihn zu einer ihrer wichtigsten Basen in Deutschland ausgebaut. Mit Düsseldorf, München und Berlin-Tegel sind weitere Großflughäfen in den Ryanair/Laudamotion-Flugplan aufgenommen worden. Während das Angebot u.a. in Köln um 8 % ausgebaut wurde, gab es Reduzierungen besonders in Bremen, Weeze und Hahn. Easyjet hat im Winter 2019 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um 8% erhöht und dabei zahlreiche neue Strecken eingeführt. Dabei werden die meisten Starts am Flughafen Berlin-Tegel angeboten, u.a. nach Düsseldorf, München und Frankfurt. Auf den Plätzen 4 und 5 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 16 %iges Wachstum auf rund 230 Starts pro Woche kommt und Norwegian/Norwegian Int. mit knapp 100 Starts. Auf Platz 6 liegt flybe, die als eine der wenigen größeren Low Cost Carrier ihr Angebot in Deutschland reduzierte. Auf Platz 7 befindet sich Vueling, die in diesem Winter ihr Angebot in Deutschland um rund 30% ausgebaut hat. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt unter 50 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 20 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 92 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings entfallen mit 51,5 % mehr als die Hälfte aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 17,9 % und Easyjet mit 16,5 % sowie Wizz mit 4,3 % und Laudamotion mit 1,6 %.

## 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 699 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2019 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind über 50 Strecken mehr als im Winter 2018, gleichbedeutend einem Anstieg von knapp 9 %. Das Streckenwachstum ist u.a. hervorgerufen durch einen Streckenausbau von Wizz in Deutschland, besonders in Dortmund. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor mehr als 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzugekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft mit entsprechendem Nachfragerückgang 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. Seitdem steigt die Anzahl der Strecken wieder an und erreicht in einem Winterflugplan einen neuen Höchstwert mit 699 unterschiedlichen Strecken. Dabei hat Ryanair sein Streckenangebot gegenüber dem letzten Jahr um 7 % auf fast 250 Strecken erhöht und liegt damit auf Platz 1 vor Eurowings, die 235 Strecken im Angebot hat. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode durchgeführt werden, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind.

Auch das Netz von Easyjet erhöhte sich mit 21 neuen Strecken um fast 25 % gegenüber dem Vorjahr, besonders von Berlin aus.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle innerdeutschen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings 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; diese Strecken sind nur infolge der



Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt worden. 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 wurden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge zunächst ab Köln angeboten. Gleichzeitig begann der Konzern auch die bisherige Germanwings in Eurowings zu integrieren. Seit 2018 ist diese Integration weitgehend abgeschlossen. So gibt es im Winter 2019 nur noch einen geringen Anstieg an zusätzlichen Strecken von 2,6 %. Ein Teil des Anstiegs ist darauf zurückzuführen, dass ab dem Sommerflugplan 2017 Eurowings von der bisherigen Strategie abgewichen ist und erstmalig auch am Hub-Flughafen München eine Basis errichtet hat, die seitdem stark ausgebaut worden ist. So sind hier 5 neue Strecken gegenüber dem letzten Jahr hinzugekommen. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Januar 2019 der Flughafen Düsseldorf mit 75 Strecken und 818 Starts pro Woche vor Köln mit 35 Strecken und 373 Starts, was für Köln einen Rückgang der Strecken dieser Gesellschaft von über 30 % bedeutet.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 55 Strecken knapp über dem Vorjahreswert. Zuwächse gab es in zahlreiche Länder, u.a. auch nach Spanien, Italien oder Griechenland.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist gering. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen wird, liegt in diesem Jahr bei 90 %. Dabei werden Gesellschaften, die unter mehreren Fluggesellschaftskürzeln fliegen, wie z.B. Transavia/Transavia (France), Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, Ryanair/Laudamotion und Corendon/Corendon Dutch als eine Gesellschaft zusammengefasst. So werden dieses Jahr von den 699 unterschiedlichen Strecken 628 von nur einem Low Cost Carrier befliegen. Lediglich auf rund 60 Strecken fliegen 2 und auf ca. 10 Strecken mehr als 2 Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca oder Barcelona.
- **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden mehr als 5.320 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2019 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 500 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 10 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um über 12 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um knapp 9 % angestiegen. Dies bedeutet eine geringere Entwicklung bei der Netzausdehnung als bei dem Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2019 bei 8 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 35, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 5.325 Flügen wurden im Mittel 162 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. 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 mit 1.923 Flügen deutlich höher ist als im Sommerflugplan: 36 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 55 Strecken nur rund 8 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit 593 bzw. rund 550 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 Frankreich, Irland und Portugal vor Schweden und Polen. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 56 Ländern. Ein Ausbau ist in zahlreiche Länder, wie z.B. nach Italien erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es erstmalig auch Langstreckenangebote von Scoot nach Singapur.

- **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 Winterflugplan 2019 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost

Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im Jahr 2017 begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. Zum Winterflugplan 2019 kommen hier Ryanair auf 23 und Wizz auf 3 Strecken. Düsseldorf kommt durch eine starke Erhöhung des Angebots, besonderes durch Eurowings, auf über 1.000 Starts pro Woche und liegt damit auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Berlin-Tegel folgt vor Hamburg, Köln-Bonn und Berlin Schönefeld. Dabei ist Schönefeld einer der wenigen Flughäfen, wo das Low Cost Angebot abgenommen hat, auf den meisten anderen deutschen Flughäfen, wie z.B. auch in München, hat es zugenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Weeze oder Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt, wo allerdings Ryanair auch das Flugangebot deutlich reduziert hat

## 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 früher 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 nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, wurden bisher die Preise für LC Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entsprach einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LC Strecken. Mit dem Wegfall der Air Berlin Strecken sinkt das Portfolio auf rund 50 betrachtete Strecken ab. Aufgrund der Umstrukturierung und eines generellen Streckenwachstums mussten neue Strecken mit in die Untersuchung aufgenommen werden, die von den verbliebenen Gesellschaften im Frühjahr 2019 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 12. März 2019 gewählt worden.
- ➔ Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2019 bei den Fluggesellschaften zwischen 50 € und 106 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 53 und 117 Euro brutto. Dies ist ein leichter Rückgang der Preise trotz steigender Ölpreise und Personalkosten. Ein Grund für Preissenkungen kann steigender Wettbewerb sein, bei Ryanair kann es möglicherweise zusätzlich auch noch die neue Handgepäckregelung sein. Während bisher bei der Wahl des günstigsten „Nur“ Flugpreises 10 kg Handgepäck kostenlos befördert werden konnte, ist es jetzt nur noch eine kleine Handtasche. So muss die Mehrzahl der Reisenden Zusatzoptionen, wie z.B. „Priority Boarding“ für sechs Euro extra buchen, bei der zusätzlich ein weiteres Handgepäckstück erlaubt ist, oder das Handgepäck muss kostenpflichtig aufgegeben werden.
- ➔ **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. 74 € und 169 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 27 € und rund 57 € 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](http://www.dlr.de/fw)).

## Passagiernachfrage

Im Jahr 2018 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 246 Mio. Passagiere gezählt worden. 79,5 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 32,3 %. 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 Jahr 2018 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, bzw. auch Tochtergesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Auch wenn die meisten der Tochterunternehmen über einen eigenen 2-Letter IATA-Code verfügen, fliegen sie oft unter dem Kürzel der Muttergesellschaft und erschweren so eine eindeutige Identifizierung. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low Cost Segment tätig sind. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Liniencarriern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine völlig korrekte Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Blue Panorama (BV) ([www.blu-express.com](http://www.blu-express.com)), Flotte: 10 Flugzeuge (B737:7, B767:3)  
Corendon Dutch (CND) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)  
Corendon Europe (XR) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)  
Easyjet Europe (EC) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 135 Flugzeuge (A319: 45, A320: 90)  
Easyjet Switzerland (DS) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 28 Flugzeuge (A319: 7, A320: 21)  
Eurowings Europe (E2) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 20 Flugzeuge (A319: 9, A320: 11)  
Jet 2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 91 Flugzeuge (B737: 77, B757: 11, A321: 2, A330: 1)  
Norwegian UK (DI) ([norwegian.com/uk](http://norwegian.com/uk)), Flotte: 12 Flugzeuge (B787; 12)  
Norwegian Norway (DH) ([norwegian.com](http://norwegian.com)), Flotte: 31 Flugzeuge (B737; 31)  
Volotea (V7) ([www.volotea.com](http://www.volotea.com)), Flotte: 31 Flugzeuge (B717: 17, A319: 14)  
Wizz UK (W9) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 4, A321: 5)

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

Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 46 Flugzeuge (B737: 46)  
Scoot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 47 Flugzeuge (B787: 18, A319; 1, A320: 28)

Insgesamt ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften durch die Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften leicht angestiegen. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist zunächst von WOW übernommen worden, aber auch WOW hat im März 2019 den Flugbetrieb eingestellt. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die unter dem Namen Etihad Regional weiter geführt worden ist und Ende 2017 ebenfalls den Flugverkehr eingestellt hat. Air One und Wizz Ukraine hatten schon vorher 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 aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde von Laudamotion übernommen. 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 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. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gibt es nun auch ein Angebot von Berlin aus.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit fast 12.600 Starts in einer Januarwoche 2019 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot in Europa gegenüber dem Vorjahr um 8% erhöht hat.

Hinzu kommt ihr Engagement bei Laudamotion, sodass die Gesellschaften zusammen fast 13.000 Flüge anbieten. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit rund 8.200 Starts, die europaweit das Angebot um fast 6 % ausgedehnt hat. Während bei Ryanair mehr als 200 Strecken hinzugekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz um 140 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Eurowings, die ihr Angebot um 6 % auf rund 4.000 Flüge erhöht hat. Auf den Plätzen vier bis sieben folgen Vueling, Wizz, flybe und Norwegian, mit jeweils mehr als 2.000 Starts. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 5 Flüge anbietet, sind es bei flybe mit 11 Flügen mehr als doppelt so viele.

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 oder Niki Konkurs anmelden. flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz oder Easyjet immer größer. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr leicht zugenommen und liegt bei rund 28 %. Insgesamt gibt es einen weiteren Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit mehr als 9.200 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2019 mehr als 1.000 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 6.200 Starts, sowie Deutschland und Italien mit jeweils rund 5.000 Flügen. Auf Rang 5 liegt Frankreich mit ca. 4.000 Starts.

Von den insgesamt knapp 7.000 unterschiedlichen Strecken werden ca. 87 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt rund 800 Strecken, auf denen 2 und auf 100 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen. Auch hier sind Gesellschaften, die unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, wie z.B. Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, als eine Gesellschaft zusammengefasst.

Barcelona ist mit 1.774 Starts im Winter 2019 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (+ 9 %), gefolgt von Dublin und London-Stansted (s. Abb. 4), bedingt durch eine hohe Anzahl von Angeboten der Gesellschaften Vueling, Easyjet und Ryanair. Es folgen London-Gatwick und Düsseldorf auf den Plätzen 4 und 5 mit 1.000 - 1.300 LCC Starts pro Woche im Januar 2019. In Düsseldorf spielen mit Eurowings und Laudamotion weitere Low Cost Carrier eine wichtige Rolle. Auf den Plätzen sechs bis zehn befinden sich Amsterdam, Manchester, Oslo, Berlin-Tegel und London-Luton mit jeweils mehr als 800 Starts pro Woche. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam beträgt der Anteil der Low Cost Flüge inzwischen 22 %. Insgesamt werden von den Londoner Flughäfen mehr als 3.300 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-Tegel, Hamburg, Köln/Bonn, Berlin-Schönefeld und Stuttgart auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 450 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Durch den starken Angebotsausbau von Eurowings in Düsseldorf liegt dieser Flughafen auf Rang 5 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.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 31 % der Flüge in einer Winterflugplanperiode (s. Abb. 5), ein ähnlicher Wert wie in Deutschland. Rund 69 % 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, die jedoch zur Zeit stillgelegt ist, erneut diesen Markt zu erschließen (siehe folgende Tabelle). So ergeben sich für den März 2019 insgesamt 655 Flüge dieser Gesellschaft auf 54 Strecken nach Nordamerika und Asien. Dies sind fast 30 % mehr Flüge als 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 zunächst mit Barcelona und Paris und danach mit Rom und Madrid weitere große Abflugorte in Europa hinzugekommen, wobei u.a. ein direkter Wettbewerb mit Air France besteht. Mit Amsterdam ist



in jüngster Zeit ein weiterer Großflughafen in Europa hinzugekommen. 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 oder Newburgh, als auch in Europa mit Edinburgh in das Interkontnetz von Norwegian eingebunden werden.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im März 2019 140 Starts, die in München oder Düsseldorf beginnen und nach Bangkok in Asien sowie u.a. nach Mexiko, Kuba, Jamaika und in die Dominikanische Republik sowie in die USA führen. Dies sind über 65% mehr als noch vor einem Jahr. Geflogen wird vorwiegend mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen. Nach der Insolvenz von Air Berlin hatte Eurowings angekündigt, ab November 2017 die bisher von Air Berlin durchgeführten Langstreckenverkehre von Düsseldorf aus in die Karibik übernehmen zu wollen, darüber hinaus sei sie ebenfalls an Strecken in die USA interessiert. Anhand der folgenden Tabelle ist ersichtlich, dass Eurowings im März 2019 Flüge von Düsseldorf aus nach Cancun, Punta Cana, Miami und weiteren Destinationen anbietet.

Mit Scoot fliegt auch wieder ein asiatischer Low Cost Carrier zwischen Singapur und Athen, bzw. Berlin.

	Mrz 19	Starts
Norwegian	Dublin - Providence	30
Norwegian	Dublin - Newburgh	32
Norwegian	Dublin - Toronto John C Munro Hamilton	1
Norwegian	Edinburgh - Newburgh	17
Norwegian	Shannon - Providence	1
Norwegian	Shannon - Newburgh	1
Norwegian	London Gatwick - Singapore Changi	16
Norwegian	London Gatwick - Austin-Bergstrom	13
Norwegian	London Gatwick - Boston Logan	31
Norwegian	London Gatwick - Denver Intl	13
Norwegian	London Gatwick - Fort Lauderdale	30
Norwegian	London Gatwick - New York J F K	76
Norwegian	London Gatwick - Las Vegas	18
Norwegian	London Gatwick - Los Angeles	31
Norwegian	London Gatwick - Orlando	21
Norwegian	London Gatwick - Miami	1
Norwegian	London Gatwick - Oakland	12
Norwegian	London Gatwick - Chicago O'Hare	18
Norwegian	London Gatwick - Seattle/Tacoma	1
Norwegian	London Gatwick - San Francisco	1
Norwegian	London Gatwick - Tampa	9
Norwegian	London Gatwick - Buenos Aires	31
Norwegian	London Gatwick - Rio de Janeiro	1
Norwegian	Stockholm Arlanda - Bangkok	18
Norwegian	Stockholm Arlanda - Krabi	9
Norwegian	Copenhagen - Bangkok	8
Norwegian	Copenhagen - Krabi	9
Norwegian	Oslo - Bangkok	12
Norwegian	Oslo - Krabi	8
Norwegian	Amsterdam - New York J F K	31
Norwegian	Stockholm Arlanda - Fort Lauderdale	9
Norwegian	Stockholm Arlanda - New York J F K	16
Norwegian	Stockholm Arlanda - Orlando	9
Norwegian	Barcelona - Newark Liberty	26
Norwegian	Barcelona - Fort Lauderdale	12
Norwegian	Barcelona - Los Angeles	14
Norwegian	Barcelona - Oakland	10
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Boston Logan	14
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Fort Lauderdale	18
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - New York J F K	31
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Los Angeles	29
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Orlando	5
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Oakland	12
Norwegian	Copenhagen - Fort Lauderdale	9
Norwegian	Copenhagen - New York J F K	12
Norwegian	Copenhagen - Los Angeles	9
Norwegian	Rome Fiumicino - Boston Logan	1
Norwegian	Rome Fiumicino - Newark Liberty	31
Norwegian	Madrid Barajas - New York J F K	18
Norwegian	Madrid Barajas - Los Angeles	12
Norwegian	Oslo - Fort Lauderdale	13
Norwegian	Oslo - New York J F K	19
Norwegian	Oslo - Los Angeles	10
Norwegian	Oslo - Orlando	8
Eurowings	Dusseldorf - Mauritius	1
Eurowings	Dusseldorf - Mahe Island	1
Eurowings	Munich - Mauritius	4
Eurowings	Dusseldorf - Bangkok	17
Eurowings	Dusseldorf - Newark Liberty	26
Eurowings	Dusseldorf - New York J F K	23
Eurowings	Dusseldorf - Miami	19
Eurowings	Dusseldorf - Fort Myers Sw Florida	13
Eurowings	Dusseldorf - Samana	5
Eurowings	Dusseldorf - Barbados	6
Eurowings	Dusseldorf - Cancun	14
Eurowings	Dusseldorf - Havana	4
Eurowings	Dusseldorf - La Romana	11
Eurowings	Dusseldorf - Montego Bay	11
Eurowings	Dusseldorf - Puerto Plata	9
Eurowings	Dusseldorf - Punta Cana	13
Eurowings	Dusseldorf - Santa Clara	2
Eurowings	Dusseldorf - Varadero	14
Eurowings	Munich - Barbados	2
Eurowings	Munich - Cancun	5
Eurowings	Munich - Havana	4
Eurowings	Munich - La Romana	4
Eurowings	Munich - Montego Bay	10
Eurowings	Munich - Punta Cana	9
Eurowings	Munich - Santa Clara	2
Eurowings	Munich - Varadero	4
Scoot	Athens Intl - Singapore Changi	9
Scoot	Berlin Tegel - Singapore Changi	18
	<b>Gesamt</b>	<b>1.107</b>

## Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Nahezu 20 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** der deutschen Low Cost Verkehrsentwicklung bezeichnen, die insgesamt 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** bzw. „**Neue 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, änderte **Germanwings** ihre bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. Nun hat Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bietet im Winterflugplan 2018/2019 von dort 24 Ziele an, die teilweise aber vorher schon von Lufthansa befliegen wurden. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. Mit Beginn des Winterflugplans 2017/2018 hat **Transavia** ihre Basis in München wieder geschlossen und bietet nur noch wenige Flüge von München nach Amsterdam an.

Gefördert wird die neuerliche Expansion von **Eurowings** u.a. durch den Konkurs von **Air Berlin** im Herbst 2017. 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 (LGW) unter einer Air Berlin Flugnummer durchführen zu lassen. Der bisherige Ferienflugverkehr sollte in eine neue Gesellschaft zusammen mit TUIfly und Etihad eingebracht werden, die jedoch nicht zustande gekommen ist. Flüge in Feriengebiete, z.B. nach Mallorca wurden 2017 auf die Tochter Niki übertragen. Flugzeuge, die früher 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. genutzt hat, um in München eine neue Basis einzurichten. Mit dem Kauf von Teilen der insolventen Air Berlin, hier besonders der Luftfahrtgesellschaft Walter, konnte Eurowings die Flotte und das Streckennetz stark ausbauen.

Nicht nur Eurowings 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, waren es danach Hamburg, Nürnberg und schließlich Frankfurt. 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 stellte sie sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den sie lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wurde im Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen, der in diesem Winterflugplan mit 23 Strecken einen ähnlichen Umfang wie letztes Jahr aufweist. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollen durch weitere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. 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. Eine neue Maßnahme zur Beschleunigung des Boarding-Vorgangs liegt u.a. in einer geänderten Handgepäckregel, bei der nach Buchung eines „Nur“-Flugpreises

ohne Zusatzoptionen nur noch eine kleine Handtasche mitgeführt werden darf anstelle eines bisher möglichen 10-kg Handgepäckkoffers.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Laudamotion** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erweitert worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliches Wachstum verschaffen, denn dadurch bekommt Ryanair u.a. Zugang zu Touristik-Märkten, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion hatte kurz vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Feriengebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa.

**Wizz** ist eine ungarische Fluggesellschaft mit Ryanair-ähnlichen Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen, wie insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Sie fliegt seit Mai 2017 auch den Flughafen Frankfurt an, so dass dieser Flughafen, der bisher von den Low Cost Carriern, 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 bei 22 % oder Kopenhagen bei 28 % und mehr liegen. Selbst in Paris, Wien und Madrid liegt der Anteil noch deutlich über 10 %.

**Easyjet** ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit dem Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während Europas zweitgrößter Low Cost Carrier bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Anteil hatte, erhöhte sich das Flugangebot insbesondere durch die Übernahme von innerdeutschen Strecken ab Berlin-Tegel stark. Hier handelt es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bisher von Air Berlin befliegen wurden und die Easyjet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat. Aktuell hat Easyjet das Streckennetz in Deutschland im Winterflugplan 2019 noch einmal um rund 20 % gegenüber dem letzten Jahr erhöht. Kürzlich ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Vorfeld des Brexit zu positionieren.

Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll, in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen und in die 2018 Germanwings bereits integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken Low Cost Verkehre** ab Köln nach Asien und Amerika, die sie seitdem konsequent ausbauen. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen u.a. in die Karibik und den USA. Seit April 2018 bietet Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München nach Nord- und Südamerika an. Dafür sind die Langstreckenverkehre in Köln zum Winterflugplan eingestellt worden.

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, Rom und Madrid aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh. Die Errichtung einer Basis in Düsseldorf im Sommer 2017 sollte nach eigenen Aussagen der Gesellschaft dazu dienen, ab 2018 auch von Düsseldorf aus Langstrecken-Low Cost Verkehre anzubieten. Dies ist bis jetzt aber noch nicht geschehen. Ein neues Ziel ist mittlerweile Buenos Aires. Hierfür hat Norwegian mit Norwegian Air Argentina eine weitere Tochtergesellschaft gegründet, um von dort aus auch inländische Verkehre in Argentinien durchführen zu können. Generell hatte der British Airways Mutterkonzern IAG eine Zeit lang ein Interesse an der Übernahme von Norwegian.



Low Cost Verkehre in Deutschland										
		01/2019			01/2018			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	2.740	415.639	235	2553	370491	229	7,3	12,2	2,6
2	<b>Ryanair/Laudamotion</b>	<b>1.038</b>	<b>196.182</b>	<b>269</b>	<b>882</b>	<b>166.698</b>	<b>230</b>	<b>17,7</b>	<b>17,7</b>	<b>17,0</b>
	Ryanair	952	179.928	247	882	166.698	230	7,9	7,9	7,4
3	Easyjet	877	147.876	107	810	138.408	86	8,3	6,8	24,4
4	Wizz	227	42.610	83	196	36.380	73	15,8	17,1	13,7
5	<b>Norwegian/Norwegian Int.</b>	<b>98</b>	<b>18.222</b>	<b>19</b>	<b>79</b>	<b>14.694</b>	<b>26</b>	<b>24,1</b>	<b>24,0</b>	<b>-26,9</b>
	Laudamotion	86	16.254	22	0	0	0	---	---	---
6	flybe	83	6.704	11	100	8.350	13	-17,0	-19,7	-15,4
7	Vueling	50	8024	9	38	6638	8	31,6	20,9	12,5
8	Air Baltic	49	5.427	8	44	4.826	8	11,4	12,5	0,0
	Norwegian Air International	49	9.114	13	42	7.812	19	16,7	16,7	-31,6
	Norwegian Air Shuttle	49	9.108	6	37	6.882	7	32,4	32,3	-14,3
9	Aer Lingus	40	6.960	6	47	8.178	6	-14,9	-14,9	0,0
10	HOP!	25	2.240	4	22	1.790	4	13,6	25,1	0,0
11	Pobeda	25	4.725	6	14	2.646	3	78,6	78,6	100,0
12	Corendon	23	4.347	12	11	2.079	10	109,1	109,1	20,0
13	Blue Air	20	3.231	7	16	2.784	6	25,0	16,1	16,7
14	WOW	14	2.492	2	14	2.436	2	0,0	2,3	0,0
15	Air Arabia Maroc	7	1.134	4	9	1.458	4	-22,2	-22,2	0,0
16	Transavia	5	785	1	6	934	1	-16,7	-16,0	0,0
17	Scoot	4	1.000	1	0	0	0	---	---	---
	Transavia (France)	0	0	0	2	378	1	-100	-100	-100
	<b>Summe</b>	<b>5.325</b>	<b>867.598</b>	<b>784</b>	<b>4.843</b>	<b>769.168</b>	<b>710</b>	<b>10,0</b>	<b>12,8</b>	<b>10,4</b>

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

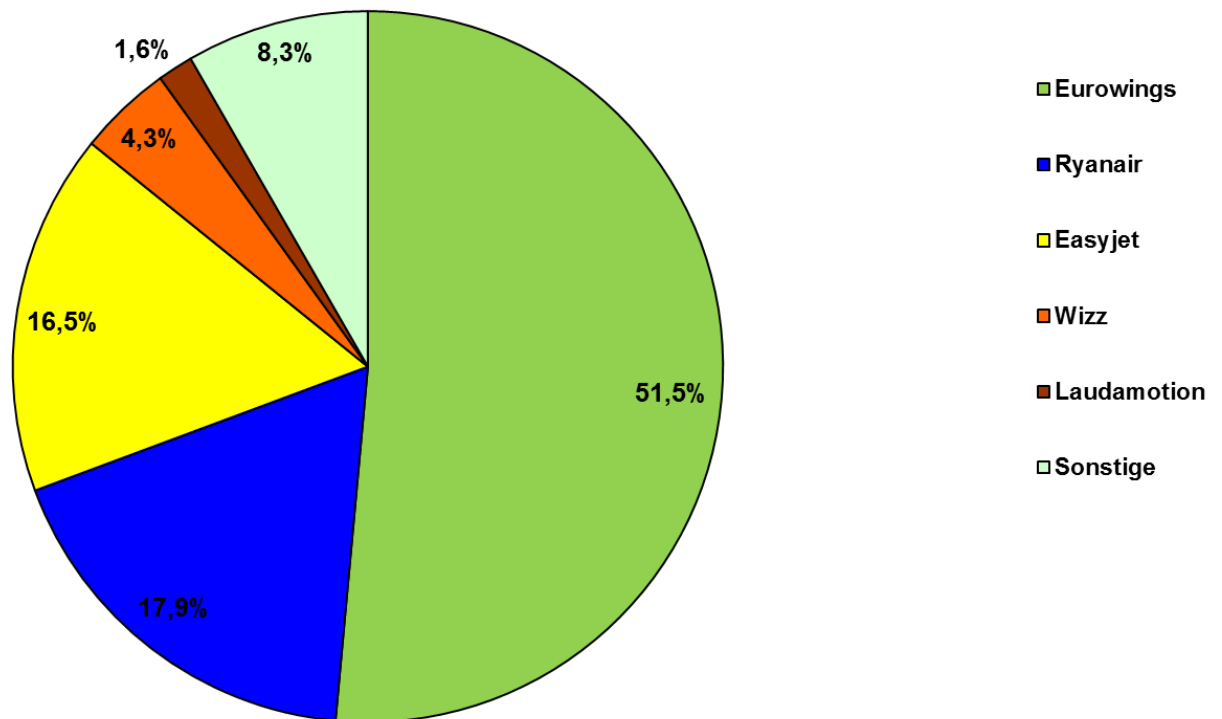


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januar 2019)**

## Low Cost Verkehre in Deutschland

		01/2019			01/2018			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.923	292.602	55	1.760	261.932	54	9,3	11,7	1,9
2	Spanien	593	106.070	126	472	84.462	117	25,6	25,6	7,7
3	Großbritannien	552	86.189	59	593	90.139	64	-6,9	-4,4	-7,8
4	Italien	377	64.660	76	348	57.770	67	8,3	11,9	13,4
5	Österreich	240	36.962	20	222	33.330	19	8,1	10,9	5,3
6	Schweiz	211	32.173	12	203	30.026	13	3,9	7,2	-7,7
7	Frankreich	138	20.069	17	141	19.847	20	-2,1	1,1	-15,0
8	Irland	105	19.173	12	81	14.493	12	29,6	32,3	0,0
9	Portugal	97	17.793	28	84	15.241	28	15,5	16,7	0,0
10	Schweden	82	12.594	10	55	7.710	8	49,1	63,3	25,0
11	Polen	80	14.138	19	90	15.496	19	-11,1	-8,8	0,0
12	Rumänien	80	14.461	28	78	14.131	27	2,6	2,3	3,7
13	Ungarn	76	13.355	11	79	13.710	10	-3,8	-2,6	10,0
14	Dänemark	62	9.330	6	58	8.592	5	6,9	8,6	20,0
15	Griechenland	59	10.422	18	51	9.008	14	15,7	15,7	28,6
16	Lettland	57	7.685	10	54	7.104	10	5,6	8,2	0,0
17	Marokko	56	10.326	27	38	6.849	18	47,4	50,8	50,0
18	Niederlande	44	7.226	4	45	7.129	4	-2,2	1,4	0,0
19	Ukraine	42	7.641	15	19	3.420	8	121,1	123,4	87,5
20	Norwegen	40	7.312	5	39	6.950	5	2,6	5,2	0,0
21	Serbien	37	6.531	17	29	4.934	14	27,6	32,4	21,4
22	Bulgarien	34	6.664	9	35	6.785	11	-2,9	-1,8	-18,2
23	Tschechien	28	4.384	3	25	3.952	3	12,0	10,9	0,0
24	Belgien	26	3.266	2	40	6.310	3	-35,0	-48,2	-33,3
25	Kroatien	26	3.937	9	22	3.222	8	18,2	22,2	12,5
26	Rußland	25	4.725	6	14	2.646	3	78,6	78,6	100,0
27	Israel	23	4.230	7	16	2.988	7	43,8	41,6	0,0
28	Mazedonien	21	4.580	9	21	3.780	9	0,0	21,2	0,0
29	Türkei	21	3.969	10	7	1.323	6	200,0	200,0	66,7
30	Bosnien	20	3.438	9	17	2.940	8	17,6	16,9	12,5
31	Litauen	19	3.273	8	21	3.633	9	-9,5	-9,9	-11,1
32	Island	14	2.492	2	14	2.436	2	0,0	2,3	0,0
33	USA	14	3.680	4	2	620	1	600,0	493,5	300,0
34	Finnland	11	1.740	1	0	0	0	---	---	---
35	Dom. Republik	9	2.790	5	10	2.860	5	-10,0	-2,4	0,0
36	Estland	8	1.006	3	6	962	3	33,3	4,6	0,0
37	Malta	8	1.512	4	8	1.512	4,0	0,0	0,0	0,0
38	Jamaika	7	2.170	2	4	1.240	1	75,0	75,0	100,0
39	Moldavien	7	1260	3	2	360	1	250,0	250,0	200,0
40	Kuba	6	1860	4	5	1390	3	20,0	33,8	33,3
41	Georgien	6	1080	3	6	1080	3	0,0	0,0	0,0
42	Slovakei	6	668	2	6	1116	2	0,0	-40,1	0,0
43	Montenegro	4	738	2	4	738	2	0,0	0,0	0,0
44	Mexiko	4	1240	2	3	930	2	33,3	33,3	0,0
45	Singapur	4	1000	1	0	0	0	---	---	---
46	Thailand	4	1240	1	4	1240	2	0,0	0,0	-50,0
47	Barbados	3	870	2	1	310	1	200,0	180,6	100,0
48	Zypern	3	540	2	2	360	1	50,0	50,0	100,0
49	Jordanien	3	558	2	0	0	0	---	---	---
50	Albanien	2	360	1	0	0	0	---	---	---
51	Luxemburg	2	360	1	3	468	1	-33,3	-23,1	0,0
52	Slovenien	2	312	1	0	0	0	---	---	---
53	Ägypten	1	180	1	0	0	0	---	---	---
54	Mauritius	1	310	1	1	310	1	0,0	0,0	0,0
55	Seychellen	1	310	1	0	0	0	---	---	---
56	Tunesien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
57	Namibia	0	0	0	1	310	1	-100,0	-100,0	-100,0
58	Oman	0	0	0	2	620	1	-100,0	-100,0	-100,0
59	Südafrika	0	0	0	1	310	1	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>5.325</b>	<b>867.598</b>	<b>699</b>	<b>4.843</b>	<b>769.168</b>	<b>642</b>	<b>10,0</b>	<b>12,8</b>	<b>8,9</b>

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

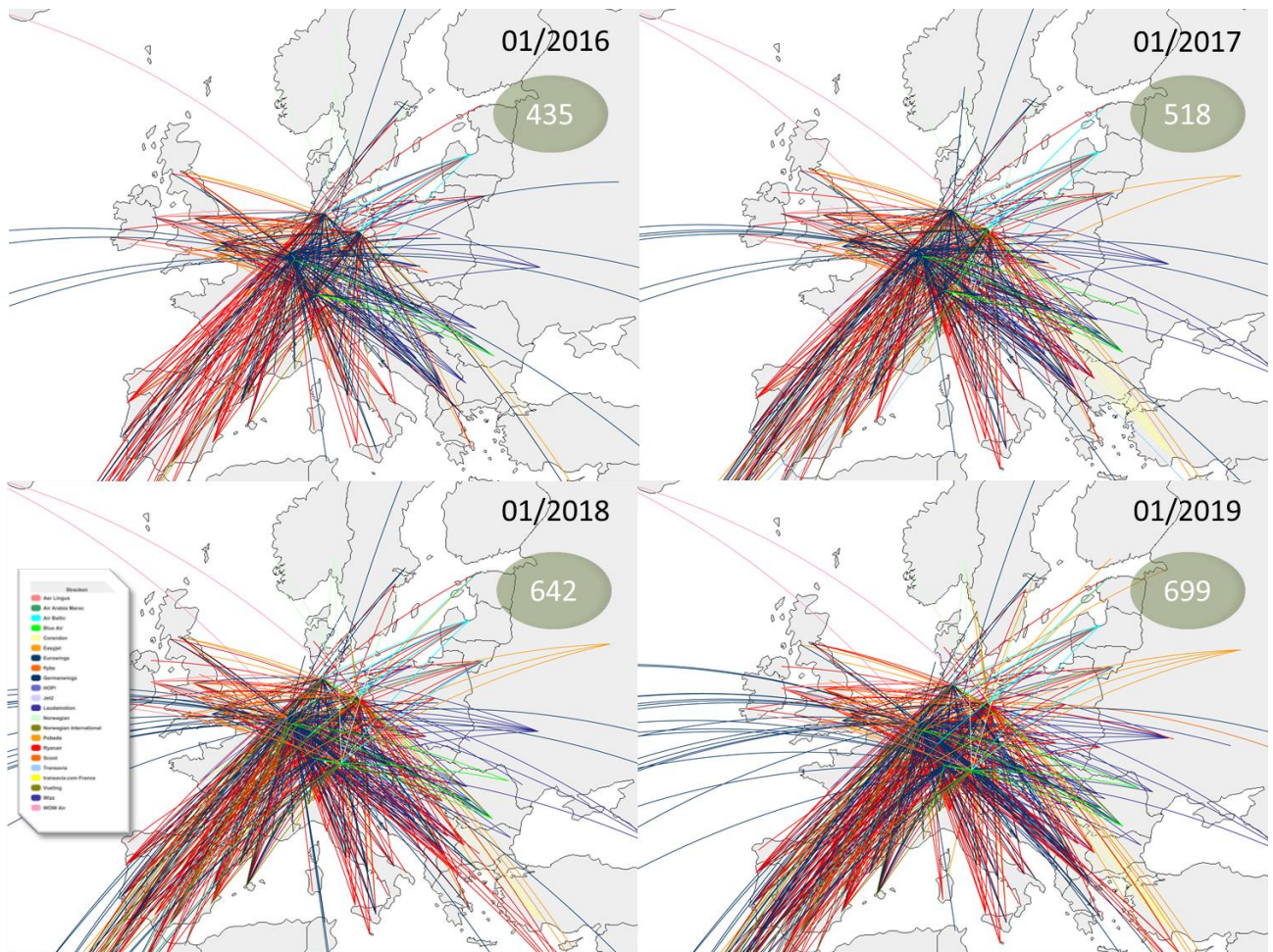


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

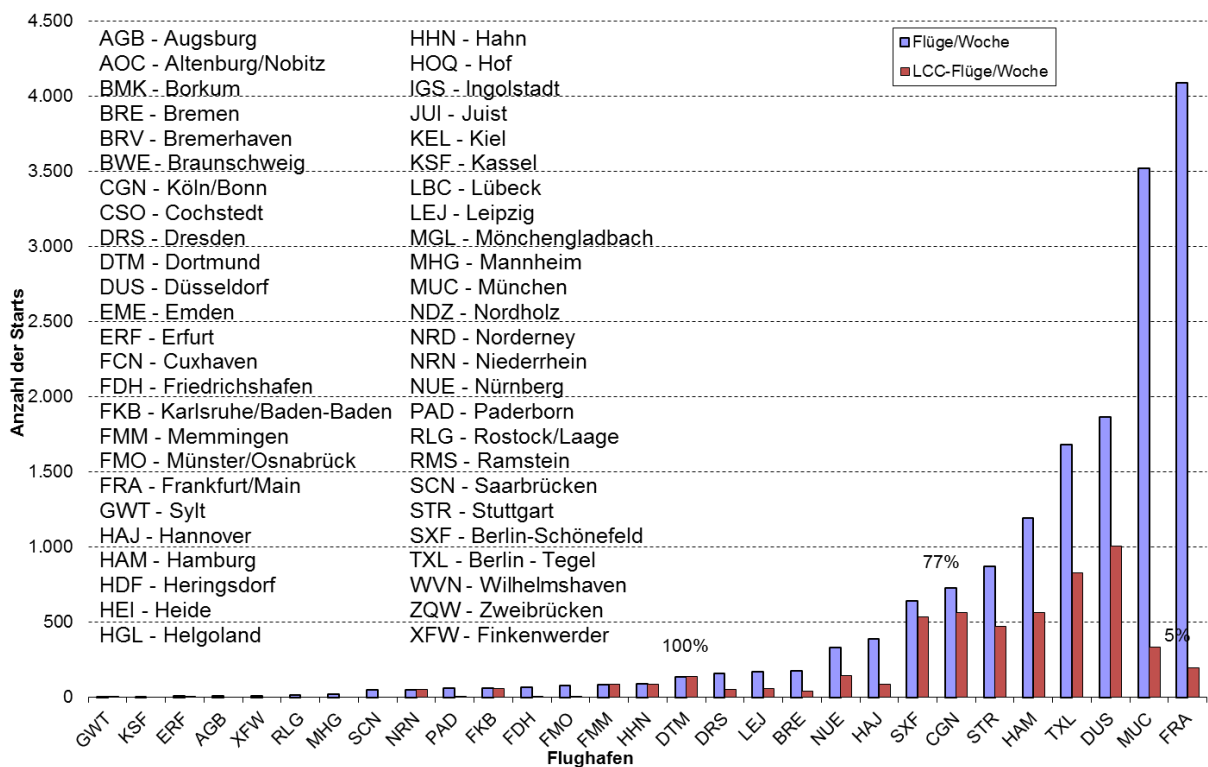


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2019

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2018 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
SXF	12.721	11.206	88,1
TXL	21.995	10.598	48,2
DUS	24.274	10.154	41,8
CGN	12.945	9.685	74,8
HAM	17.205	7.989	46,4
STR	11.798	6.245	52,9
MUC	46.223	5.252	11,4
FRA	69.411	3.933	5,7
DTM	2.284	2.188	95,8
NUE	4.450	2.114	47,5
HHN	2.012	2.011	100,0
NRN	1.669	1.669	100,0
HAJ	6.310	1.484	23,5
FMM	1.436	1.423	99,1
FKB	1.245	1.159	93,1
BRE	2.560	975	38,1
DRS	1.756	525	29,9
LEJ	2.557	448	17,5
PAD	734	222	30,2
FMO	1.017	129	12,7
FDH	540	94	17,3
SCN	334	40	11,9
ERF	262	0	0,0
RLG	229	0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>245.966</b>	<b>79.543</b>	<b>32,3</b>

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2018 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**



Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2019		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	<b>Ryanair/Laudamotion</b>	<b>12.980</b>	<b>2.453.220</b>	<b>2.710</b>
	Ryanair	12.598	2.381.022	2.620
2	Easyjet	8.189	1.388.692	1.333
3	Eurowings	3.956	599.276	423
4	<b>Norwegian/Int/UK</b>	<b>3.822</b>	<b>731.121</b>	<b>560</b>
5	Wizz/Wizz UK	3.093	603.522	984
6	Vueling	3.084	532.132	404
	Wizz	2.876	563.630	928
7	flybe	2.755	211.158	255
	Norwegian	2.162	411.218	283
	Norwegian Air International	1.592	296.511	265
8	Aer Lingus	1.543	222.998	148
9	HOP!	1.413	122.537	116
10	Air Baltic	945	93.963	110
11	<b>Transavia/Transavia France</b>	<b>891</b>	<b>163.479</b>	<b>209</b>
12	Pobeda	792	149.688	143
13	Blue Air	640	104.698	150
	Transavia	579	104.511	138
14	Jet 2	542	102.240	210
	Laudamotion	382	72.198	90
15	Volotea	370	50.000	138
	Transavia.France	312	58.968	71
	Wizz UK	217	39.892	56
16	WOW	169	35.873	31
17	flydubai	146	26.044	25
18	Air Arabia Maroc	128	20.736	51
19	Blue Panorama	119	20.509	25
20	<b>Corendon/Corendon Dutch</b>	<b>109</b>	<b>20.601</b>	<b>54</b>
	Corendon	89	16.821	45
	Norwegian Air UK	68	23.392	12
	Corendon Dutch	20	3.780	9
21	Scoot	6	1.500	2
	<b>Summe</b>	<b>45.692</b>	<b>7.653.987</b>	<b>8.081</b>

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2019 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	01/2019		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	9.213	1.390.260	1.078
2	Spanien	6.196	1.119.099	961
3	Deutschland	5.325	867.598	699
4	Italien	4.887	871.168	798
5	Frankreich	3.968	570.287	568
6	Irland	1.757	291.280	181
7	Norwegen	1.540	287.448	156
8	Niederlande	1.224	207.091	170
9	Polen	1.157	218.366	326
10	Portugal	1.000	183.382	194
11	Schweiz	991	165.401	144
12	Schweden	894	161.167	132
13	Rumänien	791	144.663	186
14	Rußland	738	135.251	126
15	Dänemark	683	122.730	90
16	Österreich	682	116711	120
17	Belgien	611	109.300	106
18	Lettland	522	60.295	70
19	Ungarn	497	94.837	103
20	Griechenland	365	67.304	78
21	Finnland	341	58.913	46
22	Tschechien	311	54.189	57
23	Litauen	253	42.284	67
24	Bulgarien	226	43.723	55
25	Ukraine	192	32.963	57
26	Island	182	36.116	38
27	Malta	158	29.578	58
28	Zypern	150	27.894	52
29	Serbien	106	18.835	41
30	Slovakei	103	19.019	33
31	Estland	102	12.118	19
32	Türkei	87	16.214	30
33	Georgien	74	13.425	26
34	Mazedonien	67	13.698	28
35	Luxemburg	58	10.260	13
36	Albanien	46	7786	11
37	Bosnien	40	7062	19
38	Kroatien	39	6.305	13
39	Moldawien	36	6.480	12
40	Slowenien	18	3.042	6
41	Montenegro	17	3.159	8
42	Aserbaidsschan	15	2616	2
43	Armenien	14	2541	2
44	Gibraltar	11	1.764	4
45	Weißrussland	5	365	1
	<b>Summe</b>	<b>45.692</b>	<b>7.653.987</b>	<b>6.984</b>

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2019. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

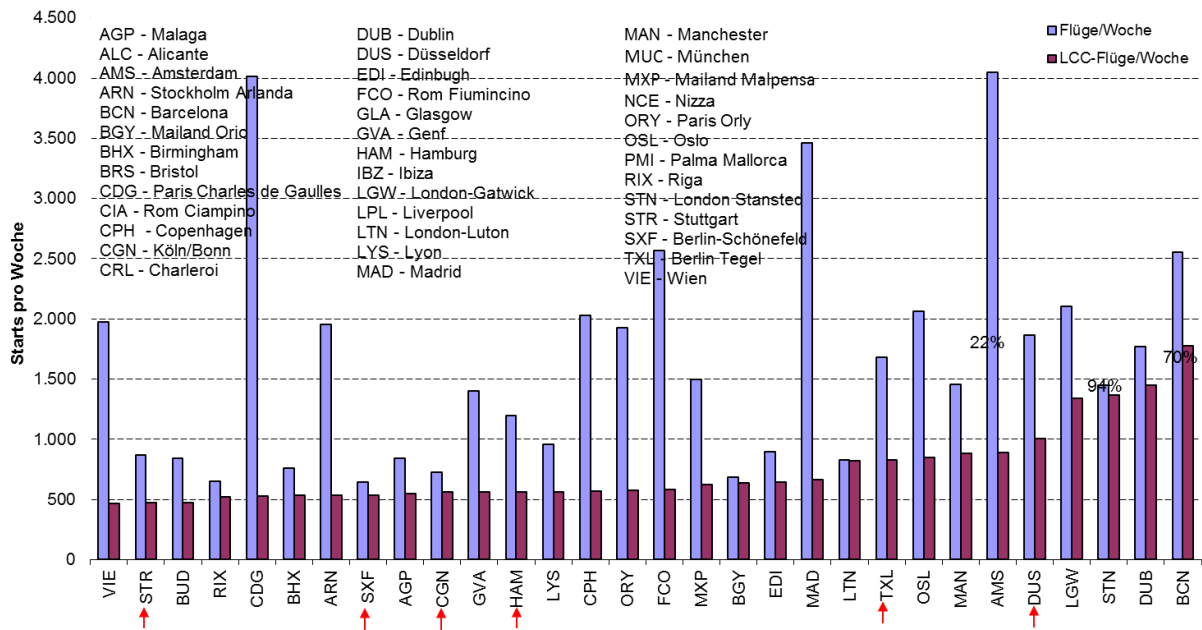


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2019

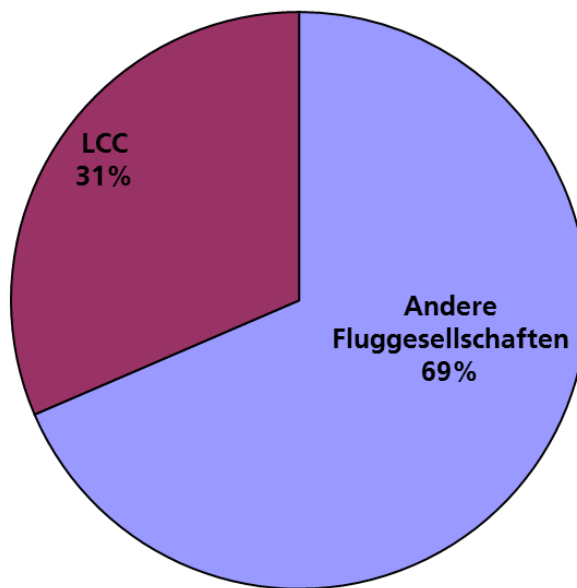


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am inhereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2019

**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](mailto:peter.berster@dlr.de)