



# DLR-LOW COST MONITOR 1/2024

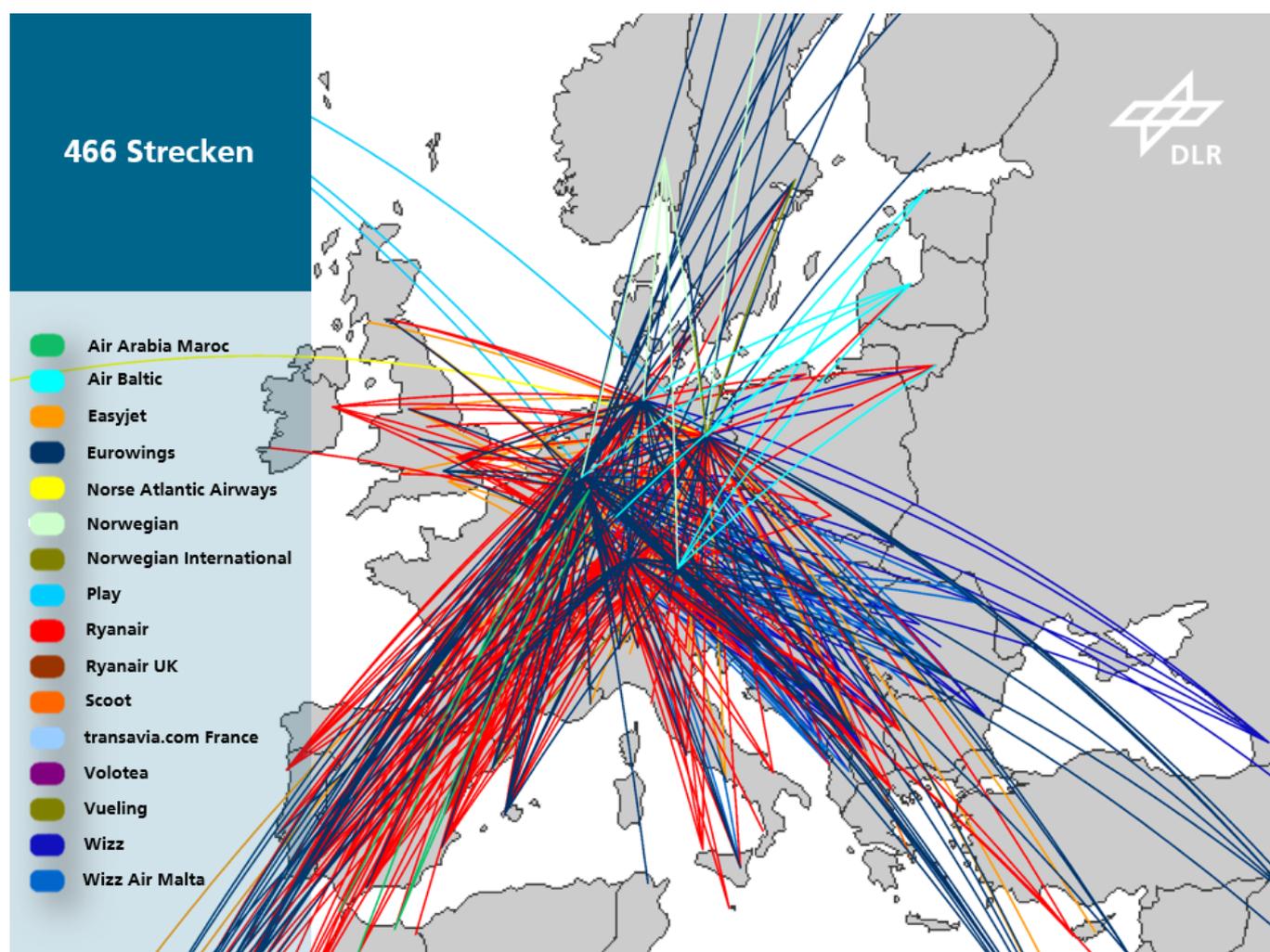
Der aktuelle Markt der Low-Cost-Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Fluggesellschaften	4
2.1. Definition Low Cost Carrier	4
2.2. Ranking der Low Cost Carrier	6
2.3. Marktanteile der Low Cost Carrier	7
3. Verkehrsangebote	7
3.1. Strecken	7
3.2. Wettbewerb	8
3.3. Flüge	8
3.4. Sitze	8
3.5. Zielländer	8
3.6. Flughäfen	9
4. Flugpreise	9
4.1. Durchschnittspreise	9
4.2. Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum	9
5. Passagiernachfrage	10
6. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa	10
7. Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick	12
8. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	16
9. Impressum	22

## 1. Einleitung

➔ Der Markt der Low Cost (LC)-Angebote von Fluggesellschaften ist seit vielen 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, insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten einschließlich der Flugpreise sowie die Passagiernachfrage nach Low-Cost-Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Winterflugplan 2024. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2023. Aufgrund der Corona-Pandemie ist neben dem Linienverkehr auch der Low-Cost-Verkehr zeitweise fast vollständig zum Erliegen gekommen und hat erst im Sommer 2021 wieder angefangen, sich zu erholen. Hinzu kommen seit 2022 Auswirkungen durch den Ukraine-Krieg. Auch wenn die Corona-Einschränkungen in Deutschland und Europa aufgehoben sind, können weiterhin kurzfristige Flugplanänderungen und unvorhergesehene Flugausfälle auftreten. Zudem kann es bei hoher Nachfrage zu ad-hoc Flügen kommen, die in den Flugplandaten, auf denen viele Analysen basieren, noch nicht enthalten sind. Daher kann es zu Abweichungen zwischen den vorab veröffentlichten Flugplänen und den tatsächlich durchgeführten Flügen kommen.



Low-Cost-Streckennetz von deutschen Flughäfen, Stand Frühjahr 2024

## 2. Fluggesellschaften

### 2.1. Definition Low Cost Carrier

→ Die teilweise oder gänzlich im Low Cost (LC)-Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich zwar nur wenige, jedoch relevante Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren, zum Beispiel 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 Low-Cost-Segment. Bei mehr und mehr Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low-Cost-Markt erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser derzeit 13 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low-Cost-Angebote vorhalten. Dabei sind in den vergangenen Jahren verstärkt Tochtergesellschaften gegründet worden sind. Grundsätzlich können Flüge von Eurowings und Eurowings Europe zusammen betrachtet werden. Ähnliches gilt für Easyjet mit den Tochtergesellschaften Easyjet Switzerland und Easyjet Europe, sowie Ryanair und die Töchter Ryanair UK und Malta Air, da die Töchter nur unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, bzw. die Gesellschaften in verschiedenen Staaten ihren Geschäftssitz haben, was unter anderem auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist.

Die Gesellschaften im Einzelnen sind (siehe auch Tabelle 1):

- 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: 31 Flugzeuge (A220: 29, A320: 2)
- Easyjet (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 172 Flugzeuge (A319: 46, A320: 116, A321: 10)
- Easyjet Europe (EC) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 126 Flugzeuge (A319: 35, A320: 86, A321: 5)
- Easyjet Switzerland (DS) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 32 Flugzeuge (A320: 32)
- Eurowings (EW) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 89 Flugzeuge (A319: 27, A320: 50, A321: 10, A220: 2)
- Eurowings Europe (E2) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 22 Flugzeuge (A319: 4, A320: 18)
- Lauda Europe (LW) ([www.Ryanair.com](http://www.Ryanair.com)), Flotte: 27 Flugzeuge (A320: 27)
- Norse Atlantic (NO) ([www.flynorse.com](http://www.flynorse.com)), Flotte: 4 Flugzeuge (B787: 4)
- Norwegian Int. (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 44 Flugzeuge (B737: 44)
- Norwegian (D8) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 40, A320: 1)
- Play (OG) ([www.flyplay.com](http://www.flyplay.com)), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 6 ;A321: 4)
- Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 299 Flugzeuge (B737: 299); inkl. Malta Air: (B737: 473)
- Ryanair UK (RK) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 15 Flugzeuge (B737: 15)
- Scoot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 47 Flugzeuge (B787: 21, A320: 17, A321: 9)
- Transavia (France) (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 72 Flugzeuge (B737: 72)
- Volotea (V7) ([www.volotea.com](http://www.volotea.com)), Flotte: 42 Flugzeuge (A319: 20, A320: 22)
- Vueling (VY) ([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 119 Flugzeuge (A319: 6, A320: 89, A321: 23, B737: 1)
- Wizz (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 65 Flugzeuge (A320: 19, A321: 46)
- Wizz Malta (W4) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 70 Flugzeuge (A320: 25, A321: 45)

(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. So könnten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, zum Beispiel 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 mitberücksichtigt worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Erfassung aller Billigflugangebote. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, dass ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden angeboten wird. 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 Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt relativ konstant geblieben. Es gab jedoch eine vermehrte Gründung von Tochtergesellschaften. In den vergangenen Jahren haben mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, zum Beispiel Lufthansa mit Eurowings, wie auch Air France mit Transavia/ Transavia (France) oder IAG mit Vueling, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Kurz vor der Pandemie hat Ryanair in Malta mit Malta Air eine neue Fluggesellschaft gegründet, die einen Großteil der Flüge ab Deutschland übernehmen soll, aber weiter unter dem Dach von Ryanair fliegt. Im Zusammenhang mit dem Brexit wurde mit Ryanair UK eine weitere Tochtergesellschaft gegründet. Scoot, eine Gesellschaft aus Singapur, die in der Vergangenheit schon Angebote im Langstrecken Low-Cost-Verkehr nach Asien angeboten hat, ist nach der Corona-Pandemie in Deutschland auch wieder aktiv. Ebenso sind Volotea und Air Arabia Maroc wieder zurück in Deutschland. Mit Wizz Air Malta ist eine neue Tochtergesellschaft von Wizz Air in Deutschland aktiv. Hier ist es teilweise zu einer Verschiebung der Flüge zwischen den beiden Gesellschaften gekommen, was einen Rückgang der Flüge bei der Muttergesellschaft erklärt. Norse Atlantic ist ein jüngerer Low Cost Carrier aus Norwegen, der Langstreckenflüge anbietet. Die bisherigen Langstreckenangebote der Eurowings sind von einer neuen Tochtergesellschaft „Discover“ übernommen worden, die sich auf Touristikverkehre spezialisiert hat.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften wieder angestiegen. Allerdings ist die Betrachtung auch unübersichtlicher geworden, da mehrere Gesellschaften begonnen haben, unter anderem wegen des Brexits, Tochtergesellschaften zu gründen und innerhalb dieser die Flugzeuge zu verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich ist. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben dieses Low Cost Monitors. Ryanair verfügt mit 299 Flugzeugen des Typs 737-800 und B737 Max mit jeweils knapp 190 bzw. 200 Sitzplätzen und weiteren 15 Flugzeugen bei Ryanair UK sowie 174 Flugzeugen bei Malta Air über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low-Cost-Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (LH): 263; LH-Cargo: 11; LH-Cityline: 51). Auch Easyjet, die als zweite große Low-Cost-Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte und ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen verteilt hat, veränderte insgesamt ihren aktuellen Bestand. Zusammengenommen hat Easyjet (U2) selbst „nur“ noch 172 Flugzeuge. Hinzu kommen jedoch noch Flugzeuge von Easyjet Europe und Easyjet Switzerland, sodass die Gesellschaft über rund 330 Flugzeuge verfügt. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa, hatte Germanwings ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die „Neue Germanwings“ in die Lufthansa-Tochter Eurowings integriert worden, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low-Cost-Flügen auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika, Südafrika und Asien angeboten hatte, die in der Corona-Krise jedoch eingestellt werden mussten. Im Sommer 2021 ist mit Eurowings Discover ein neues Tochterunternehmen gegründet worden, das von Frankfurt aus Langstreckenflüge und Flüge in den touristischen

Mittelmeerraum anbietet. Während Eurowings sich weiterhin auf preiswerte Direktflüge innerhalb Europas spezialisiert hat, ist Discover nach eigenen Aussagen eher eine touristische Airline und wird daher nicht weiter in diesem Monitor betrachtet. Dieser Gesellschaft stehen 11 Flugzeuge vom Typ A320 und dreizehn A330 Maschinen zur Verfügung. Bei Eurowings selbst sind weitere 89 Flugzeuge vorwiegend der Typenklasse A319/A320/A321 und bei Eurowings Europe aktuell 22 Flugzeuge im Dienst. Darüber hinaus kann auch noch auf Flugzeuge von Partner-Airlines zurückgegriffen werden. Bisher war in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügte und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbot, die aber aufgrund der Corona-Pandemie und einer Strategieänderung seit Januar 2021 nicht mehr stattfinden. Norwegian hatte vor einiger Zeit auch B737Max8 Flugzeuge im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen eingesetzt, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp zwischen dem Frühjahr 2019 und Januar 2021 nicht mehr zum Einsatz kamen. So besteht die Flotte von Norwegian aktuell nur noch aus 85 Flugzeugen des Typs B 737. Dafür setzen die neugegründete norwegische Norse Atlantic und Norse Atlantic UK neun Flugzeuge des Typs B 787 ein.

Zahlreiche Flugzeuge der Gesellschaften befanden sich aufgrund des stark eingeschränkten Luftverkehrs in der Corona Pandemie viele Monate auf Parkposition oder sind ausgemustert worden, bzw. Bestellungen wurden zurückgenommen. Seit einiger Zeit ist jedoch wieder ein deutlicher Anstieg bei der Anzahl der Flugzeuge zu erkennen. Doch können diese nur langsam wieder in den Markt eingefügt werden, da geparktes Fluggerät erst wieder flugtüchtig gemacht und ausgemustertes durch neues ersetzt werden muss. Auch muss verstärkt neues Personal erst ausgebildet werden.

## 2.2. Ranking der Low Cost Carrier

→ Gemessen an der Zahl der geplanten Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2024 ist Eurowings mit 846 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland (siehe Tabelle 1). Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies eine Stagnation, im Vergleich zum Winter 2019 als noch über 2.700 Flüge von Eurowings angeboten wurden, sind dies aber nur rund 31 %.

Während in den Jahren von 2002 bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten im 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 gab es bis Anfang 2019 im Low-Cost-Segment ein permanentes Wachstum. 5.325 Starts im Frühjahr 2019 bedeuteten zuletzt einen Anstieg von über 10 % gegenüber 2018. Seit Sommer 2019 folgte dann jedoch nach langer Zeit erstmalig ein leichter Rückgang um 1 %. Ein Grund dafür war zunächst unter anderem das Flugverbot der B737Max zwischen 2019 bis 2021, die bei mehreren Gesellschaften einen Teil der Flotte bilden. Danach führte die Corona-Pandemie zu drastischen Rückgängen. Im Winter 2021 gab es lediglich rund 500 geplante Starts in dem betrachteten Segment. Es folgte ein Anstieg auf 1.400 geplante Starts im Frühjahr 2022. Im Jahr 2023 gab es einen weiteren Anstieg der in den Plandaten ausgewiesenen Flüge von über 45 % auf rund 2.050 geplante Starts. Dieses Jahr gibt es einen geringen Anstieg um rund 3% auf rund 2.100 Starts.

Im Ranking folgen Ryanair (682 Flüge) und Wizz (327 Flüge). Bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit Sommer 2019 ein starker Rückgang des Flugangebotes festzustellen. Nach einer fast vollständigen Einstellung des Flugverkehrs in der Corona-Pandemie gibt es seit letztem Jahr wieder einen deutlichen Anstieg. Auch in diesem Jahr ist wieder ein deutliches Wachstum bei Ryanair und ihrer Tochtergesellschaften von rund 5 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Dabei gab es in der Vergangenheit deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hatte 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 in der Vergangenheit weitere Großflughäfen in den Ryanair-Flugplan aufgenommen worden. Im Sommer 2020 gab es eine weitere Verschiebung. So wurde der Flughafen Weeze kurzzeitig ausschließlich von Malta Air angefliegen. Dieses Jahr werden die Flüge wieder unter Ryanair-Flugnummer angeboten. Des Weiteren ist aktuell eine Konzentration auf die Flughäfen Berlin und Köln zu beobachten, aber auch kleinere Flughäfen wie Weeze, Hahn oder Memmingen werden verstärkt angefliegen, andere dagegen nicht mehr, wie Frankfurt, Stuttgart oder München. Easyjet hat im Winter/Frühjahr 2024 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Gegenüber 2019, als noch rund 900 Flüge angeboten wurden, sind dies derzeit nur rund 13 %. Ein Grund sind laut Easyjet unter anderem die zu hohen Gebühren in Berlin.

### 2.3. Marktanteile der Low Cost Carrier

➔ Mit rund 40 % Marktanteil bei den geplanten Flügen dominiert auch im Frühjahr 2024 Eurowings mit den meisten Low-Cost-Verbindungen. Zusammen mit Ryanair, Wizz und Easyjet vereinen die vier Carrier derzeit rund 93 % des deutschen Marktes auf sich (siehe Abbildung 1).

## 3. Verkehrsangebote

### 3.1. Strecken

➔ Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für den Kunden preisgünstigen Low-Cost-Flugangebote 466 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2024 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten (siehe Tabellen 1 und 2 sowie Abbildung 2). Dies sind 21 Strecken weniger als letztes Jahr, gleichbedeutend einem Rückgang von rund 4 %. Diese Werte liegen deutlich unter denen des Vorkrisenjahres 2019, als noch 699 Strecken angeboten wurden.

Während seit der Entstehung des Low-Cost-Marktes vor rund 20 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. Nach kurzer Zeit zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum und erreichte 2019 sowohl in einem Sommerflugplan (940 Strecken) als auch in einem Winterflugplan einen bisherigen Höchstwert mit 699 unterschiedlichen Strecken. Eurowings liegt mit 156 angebotenen Strecken auf Platz 1 im Januar 2024. 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. Nach einem Anstieg in 2019 bis auf 235 Strecken gab es bei Eurowings durch die Corona-Pandemie einen deutlichen Rückgang. Nach einem Tiefstand in 2021 mit 53 Strecken gibt es seit 2022 wieder einen Anstieg. Allerdings liegt in diesem Jahr die Anzahl der 156 Strecken geringfügig unter dem Wert des letzten Jahres. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Januar 2024 der Flughafen Düsseldorf mit 45 Strecken und 261 Starts pro Woche vor Hamburg mit 28 Strecken und 164 Starts sowie Stuttgart und Köln.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Während nach Corona die Anzahl der innerdeutschen Strecken wieder zunahm, liegen die aktuellen Werte mit 24 Strecken etwas niedriger als im letzten Jahr.

### 3.2. Wettbewerb

➔ Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low-Cost-Bereich ist auch im Winter 2024 sehr gering. So wurden nahezu 9 von 10 Strecken von nur einer Low-Cost-Gesellschaft befliegen, d.h. 423 von den 466 unterschiedlichen Strecken. Lediglich auf rund 40 Strecken fliegen 2 oder mehr Low-Cost-Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind zum Beispiel nach Palma de Mallorca oder zu Zielen in Spanien und Griechenland.

### 3.3. Flüge

➔ Siehe Tabellen 1 und 2: Insgesamt wurden 2.114 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in einer Woche im Januar 2024 angeboten. Ein Jahr zuvor waren es 2.053, im Jahr 2019 jedoch über 5.000. Die Zahl der Flugangebote ist gegenüber dem Vorjahr somit nur geringfügig gewachsen. Dabei hat die Zahl der Strecken abgenommen. Dies bedeutet eine Netzreduzierung gegenüber dem letzten Jahr. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2024 bei rund 5 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark. So wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 14, im Verkehr nach Italien nur 4 Flüge pro Woche angeboten.

### 3.4. Sitze

➔ Siehe Tabellen 1 und 2: Auf den rund 2.100 angebotenen Flügen wurden im Mittel 183 Sitze pro Flug angeboten. Die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low-Cost-Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 170-180 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. Mit der Auslieferung der B737Max ist das Sitzplatzangebot auf 197 Sitze gewachsen und soll mit der B737Max10 ab 2027 sogar auf 228 Sitze ansteigen. 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 Air Baltic, haben auch kleinere Flugzeuge in ihren Flotten.

### 3.5. Zielländer

➔ Siehe Tabelle 2: Im Ranking der Zielländer zeigt sich ein relativ geringer Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs. Nur 15 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt in einer Januarwoche 2024 angeboten, der mit 24 Strecken sogar nur rund 5 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit 425 bzw. 225 geplanten Flügen im Ranking an erster und dritter Stelle. Deutschland liegt mit 330 Flügen auf Platz 2. An vierter Stelle befindet sich Italien vor Österreich. Insgesamt plant die Low Cost Carrier in / ab Deutschland im Winterflugplan Destinationen in 43 Ländern, allerdings teilweise nur mit geringen Frequenzen.

### 3.6. Flughäfen

→ Siehe Abbildung 3: Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten in den vergangenen Jahren auch im Winterflugplan 2024 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low-Cost-Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im Jahr 2017 begonnen hatten, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. Mittlerweile haben sich beide von dort aber wieder zurückgezogen. Berlin kommt, besonderes durch Eurowings und Ryanair, auf 494 Starts pro Woche und liegt damit vor Düsseldorf auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low-Cost-Angeboten. Es folgen Hamburg vor Köln und Dortmund.

## 4. Flugpreise

Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low-Cost-Verkehr Deutschlands findet sich in einem Sonderbeitrag zum Low Cost Monitor Frühjahr 1/2024 auf der Internetseite des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt ([www.dlr.de](http://www.dlr.de)).

### 4.1. 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 geändert. Es werden nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, werden die Preise für Low-Cost-Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken (mind. 10 %) für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Aufgrund von Streckenanpassungen bei den Gesellschaften sind teilweise neue Strecken in die Untersuchung mit aufgenommen worden, die von den Gesellschaften im Frühjahr 2024 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 9. April 2024 gewählt worden.

Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2024 bei den Fluggesellschaften zwischen 66 € und 110 €. Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist nicht aussagekräftig, da zum 1. Mai 2024 die Luftverkehrssteuer in Deutschland erhöht worden ist.

### 4.2. 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 Mehrfache 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 135 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 64 € und rund 104 € 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.

## 5. Passagiernachfrage

→ Im Jahr 2023 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 196,6 Mio. Passagiere gezählt worden (siehe Tabelle 3). 48,8 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low-Cost-Verkehrs zugerechnet werden. Dies entspricht einem Anteil von rund 25 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hub-Flughafen Frankfurt ist der Low-Cost-Anteil am geringsten. Wohingegen die „Low-Cost-Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, zum Beispiel Memmingen und Dortmund, fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Keinen Verkehr mehr gibt es am Flughafen Zweibrücken.

Die positive Passagierentwicklung der letzten Jahre ist seit dem ersten Halbjahr 2020 Corona-bedingt extrem eingebrochen. Zwar gibt es seit 2021 wieder einen Anstieg, die Werte im Jahr 2023 liegen jedoch noch immer rund 21 % unter denen des letzten Jahres 2019 vor der Pandemie. Die Anzahl der Low Cost Carrier Passagiere liegt 2023 sogar 40 % unter dem Wert von 2019.

## 6. 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. Zudem hat in der Vergangenheit die Anzahl der Airlines zugenommen, 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. Seit Beginn der Corona-Krise Anfang 2020 ist auch in Europa das Angebot im Low-Cost-Sektor drastisch zurückgegangen. Inzwischen nimmt es aber wieder deutlich zu und hat teilweise das Vor-Corona-Angebot schon wieder deutlich überschritten.

Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende **Gesellschaften auf dem europäischen Markt** aktiv:

- Air Arabia Abu Dhabi (3L) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 10)
- Albawings (2B) ([www.albawings.com](http://www.albawings.com)), Flotte: 1 Flugzeuge (B737: 1)
- Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 89 Flugzeuge (B737: 89)
- Jet2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 119 Flugzeuge (B737: 100; B757: 6; A321: 12; A330: 1)
- Norse Atlantic UK (Z0) ([www.flynorse.com](http://www.flynorse.com)), Flotte: 5 Flugzeuge (B787: 5)
- Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 50 Flugzeuge (B737: 47, A321: 3)
- Wizz Abu Dhabi (5W) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 13 Flugzeuge (A321: 13)
- Wizz UK (W9) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 16 Flugzeuge (A321: 16)

Die Anzahl der in Europa tätigen Low-Cost-Fluggesellschaften ist gegenüber dem Vorjahr relativ konstant geblieben. Nur Flybe hat den Flugbetrieb inzwischen eingestellt.

→ Insgesamt setzt sich die **Konsolidierung im Bereich der Low-Cost-Angebote** weiter fort. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung / Veränderung oder wurden in den letzten Jahren 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 weitergeführt worden ist und Ende 2017 ebenfalls den Flugverkehr eingestellt hat. Air One und Wizz Ukraine hatten den Betrieb schon vorher in 2014 beziehungsweise 2015 eingestellt. Grund waren hier politische Schwierigkeiten. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst. Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich zwischenzeitlich aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde von Laudamotion in Österreich übernommen, die 2020 den Betrieb eingestellt hat. Dafür wurde in Malta neben Malta Air die Lauda Europe gegründet, die den Betrieb von Laudamotion übernommen hat und eine Tochter der irischen Ryanair ist. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen. Aktuell haben Blue Panorama und Tochtergesellschaften von Norwegian den Betrieb eingestellt.

Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der norwegischen Norse Atlantic und der Tochtergesellschaft Norse Atlantic UK. Auch Wizz Malta, eine Tochtergesellschaft der Wizz, ist neu im Markt zu finden. Die Airlinegruppe IAG um British Airways und Iberia gründete im Sommer 2017 mit „Level“ einen neuen Langstrecken Carrier. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die den Low-Cost-Sektor bedienen sollte, aber mittlerweile schon wieder den Betrieb eingestellt hat. Mit „Play“ gibt es seit 2021 einen neuen Low Cost Carrier aus Island. Von Scoot, einem asiatischen Low Cost Carrier, der zunächst von Athen aus Langstrecken Low-Cost-Flüge nach Singapur angeboten hat, gibt es inzwischen auch wieder Angebote von Berlin aus, die in der Pandemie zeitweise eingestellt worden sind.

Während schon vor der Corona Krise Gesellschaften wie Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere, zum Beispiel Air Berlin oder Niki, Konkurs anmelden. Flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen und hat 2023 den Flugbetrieb eingestellt. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere, zum Beispiel Wizz, immer größer und gründen weitere Tochtergesellschaften: Neben Wizz UK und Wizz Abu Dhabi zusätzlich Wizz Malta. Einige, zum Beispiel Norwegian, hatten jedoch schon vor der Pandemie Probleme, unter anderem durch das Startverbot der B737Max. Nun sind die Langstreckendienste dieser Gesellschaft vollständig eingestellt worden. Ein Insolvenzverfahren ist inzwischen beendet und die Airline will sich künftig auf Europa konzentrieren.

→ **Größte europäische Low-Cost-Fluggesellschaft** ist Ryanair mit fast 15.000 geplanten Starts in einer Januarwoche 2024 (siehe Tabelle 4), was einer Erhöhung des Flugangebots in Europa gegenüber dem Vorjahr von 4,5 % entspricht und damit mehr als 15 % über dem Flugangebot von 2019 liegt. Es folgen die Flüge der Gesellschaften Easyjet und Wizz, die rund 5.000 Flüge in dem Betrachtungszeitraum geplant hatten. Während Wizz das europaweite Angebot gegenüber dem letzten Jahr um 11 % steigern konnte, hat Easyjet es um 12 % reduziert. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften, z. B. hinsichtlich der Bedienungsfrequenz. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 6 Flüge anbietet, sind es bei Vueling 9 Flüge. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr leicht zugenommen und liegt derzeit bei rund 42 %. Damit ist dieser Carrier vom damaligen Nischenanbieter zum größten Carrier im europäischen Markt angewachsen.

➔ **In Summe gibt es gegenüber dem letzten Jahr einen Anstieg des Low-Cost-Verkehrs in Europa von rund 2 %. Das entspricht jedoch nur 78 % des Flugangebots von 2019.**

➔ Die wichtigsten **Quell- und Zielländer** für Low-Cost-Flüge sind fast gleichauf Spanien und Großbritannien mit rund 6.000 bis 6.600 Starts pro Woche (siehe Tabelle 5). Dabei umfasst das Netz Spaniens im Winter 2024 mehr als 975 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs, das Netz Großbritanniens immerhin rund 850 Strecken. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen pro Woche folgen Italien und Frankreich. Deutschland liegt mit rund 2.100 Starts pro Woche auf Rang 5.

➔ Von den insgesamt rund 6.000 unterschiedlichen **Strecken** werden ca. 82 % von nur einem Low-Cost-Anbieter bedient. Es gibt damit ca. 1.000 Strecken, auf denen 2, und rund 150 Strecken auf denen mehr als 2 Gesellschaften mit Low-Cost-Angeboten im Wettbewerb stehen.

➔ Barcelona ist mit rund 1.750 Starts im Winter 2024 der **Flughafen** mit den meisten Low-Cost-Angeboten in Europa (siehe Abbildung 4). Größte Agglomeration ist London mit rund 3.000 Low-Cost-Angeboten. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam liegt der Anteil der Low-Cost-Flüge bei rund 15 %. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Angeboten in Europa befindet sich mit Berlin auch ein deutscher Flughafen, der über rund 500 Flugangebote pro Woche in dem betrachteten Segment verfügt.

➔ Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier-**Markt** einen **Anteil** von rund 30 % der geplanten Flüge in einer Woche im Winter 2024 (siehe Abbildung 5). Rund 70 % 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.

➔ Mittlerweile gibt es auch wieder **Langstrecken** Low-Cost-Verkehre in Deutschland und Europa im Winter/Frühjahr 2024, zum Beispiel von Norse Atlantic und Norse Atlantic UK in die USA und von Scoot nach Singapur.

## 7. Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

➔ Mehr als 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low-Cost-Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt nach der Corona-Krise aktuell in einer neuen Wachstumsphase, die in Europa besonders von Ryanair geprägt wird. 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 über einen langen Zeitraum betrachtet 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 gibt es 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** beziehungsweise „**Neue Germanwings**“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low-Cost-Verkehr: eine neue Entwicklungsphase, die **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-Hub-Flughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. So hatte Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bot im Winter 2019/2020 mit Bangkok sogar ein Langstreckenziel von dort an. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low-Cost-Aktivitäten anderer Carrier, zum Beispiel Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können.

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 bereits 2018 Germanwings integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken** Low-Cost-Verkehr ab Köln nach Asien und Amerika. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen unter anderem in die Karibik und die USA. Seit April 2018 bot Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München an, zunächst nach Nord- und Südamerika, danach nach Bangkok. Dafür sind die Langstreckenverkehre in Köln eingestellt worden. Im Winterflugplan 2019/2020 wurde Frankfurt als dritte Basis für Langstreckenverkehre genutzt. Dafür sollten die anderen dann geschlossen werden. Im Juli 2021 wurde mit Eurowings-Discover (4Y) eine neue Tochtergesellschaft gegründet, die zunächst von Frankfurt, später auch von München, touristische Ziele im Mittelmeerraum, dann aber besonders auch auf der Langstrecke anfliegen soll und sich daher eher als Touristikfluggesellschaft sieht. Im Frühjahr 2024 wurden 26 Ziele ab Frankfurt angefliegen.

→ 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, war einige Zeit später 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 Luftverkehrsteuer 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 Hub-Flughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen und später auf über 20 Strecken ausgebaut. Mittlerweile ist das Angebot von Frankfurt jedoch wieder eingestellt worden. Die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart wurden einige Zeit ausschließlich von Lauda bedient.

Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (zum Beispiel priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollten durch weitere Aktionen (zum Beispiel Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. Ab Mai/Juni 2017 gab es eine Zeit lang die Möglichkeit zur Buchung von Anschlussflügen ab Rom und Bergamo, bei denen zum Beispiel das Gepäck bis zum endgültigen Zielort aufgegeben werden kann. Eine neue Maßnahme zur Beschleunigung des Boarding-Vorgangs liegt unter anderem 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.

Ryanair ist eine der ersten Gesellschaften, die nach den Lockerungen im Luftverkehr ihre Angebote ab Ende Juni/Anfang Juli 2021 sehr stark neu ausgebaut haben und mittlerweile schon weit über den Werten von 2019 liegen. Mit über 200 geplanten Flügen zu 40 Zielen ist Berlin im Winterflugplan neben Köln einer der größten Standorte in Deutschland. In Europa ist es London Stansted mit fast 1.200 Flügen zu mehr als 135 Zielen. Mit zahlreichen Preiskampagnen konnte Ryanair nach eigenen Angaben erstmals seit Beginn der Pandemie bereits in dem Quartal Juli-September 2021 wieder Gewinne erzielen. Für die kommenden Jahre geht man bei der Gesellschaft auch aktuell von einem starken Wachstum in den nächsten Jahren aus. Die derzeit fast 170 Mio. Passagiere pro Jahr sollen bis 2034 auf rund 300 Mio. Passagiere ansteigen. Dafür sind verstärkt neue Flugzeuge der Marke Boeing 737Max10 bestellt worden, die bei einer höheren Sitzplatzanzahl weniger Treibstoff verbrauchen sollen.

➔ Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Lauda(motion)** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erhöht worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten verschaffen, denn dadurch bekam Ryanair unter anderem Zugang zu Touristik-Märkten, unter andere in Düsseldorf, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion, die später unter dem Namen Lauda firmierte, hatte kurz vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Ferienebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa.

Mit der Gründung von **Malta Air** in 2019 gibt es seit einiger Zeit eine weitere Tochtergesellschaft von Ryanair, die dem Low-Cost-Segment zuzuordnen ist und die jetzt unter dem Dach von Ryanair ihre Flüge anbietet. Im Jahr 2020 stellt dann die österreichische Lauda ihren Flugbetrieb ein. Gleichzeitig wurde auf Malta die **Lauda Europe** gegründet, die den Flugbetrieb von Lauda übernommen hat. Grund waren hier unter anderem Streitigkeiten um Zugeständnisse, die den Mitarbeitern abverlangt wurden. Mit **Ryanair UK** ist aktuell eine schon länger existierende Tochtergesellschaft von Ryanair in den Markt eingetreten, die unter eigenem Kürzel diverse Flüge nach Großbritannien anbietet.

➔ **Wizz** ist eine ungarische Fluggesellschaft mit Ryanair-ähnlichen Low-Cost-Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Mittel-/Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen, insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Auch sie expandiert aktuell stark, unter anderem durch die Gründung von Tochtergesellschaften. So wurde zum Beispiel 2022 die Tochter Wizz Malta neu gegründet. Während Wizz bis zur Corona-Pandemie seit Mai 2017 den Flughafen Frankfurt anflieg, hat auch sie sich von dort inzwischen wieder zurückgezogen. Früher ist dieser Flughafen unter anderem aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen von den Low Cost Carriern weitgehend gemieden worden. Wegen seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten ist Frankfurt inzwischen grundsätzlich auch für Low Cost Carrier interessant. Allerdings sind nach Aussagen der Gesellschaften hohe Gebühren in Frankfurt ein Grund für deren Rückzug. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hub-Flughäfen in Europa Low-Cost-Angebote, deren Anteile am gesamten Flugaufkommen zum Beispiel in Amsterdam bei rund 15 %, in Wien bei 26% und in Barcelona bei 72% liegen.

**Easyjet** ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit dem Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während der 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 handelte es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bis dato von Air Berlin befliegen wurden und die Easyjet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat.

In der Corona-Zeit reduzierte Easyjet das Streckennetz in Deutschland jedoch stark. Die mit Beginn der Pandemie gestrichenen innerdeutschen Flüge sollten ab Ende 2021 schrittweise wieder aufgenommen werden. Zunächst ist dies mit Berlin-Köln auch erfolgt. Allerdings hat Easyjet im Jahr 2023 und auch im Winter 2024 das Angebot in Berlin auf einigen Strecken aufgrund „zu hoher Gebühren“ erneut reduziert, darunter auch die Strecke nach Köln, die 2023 gänzlich aufgegeben wurde. Vor einiger Zeit ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Zusammenhang des Brexits zu positionieren. Zusätzlich gibt es auch noch eine Easyjet Switzerland.

→ **Norwegian**, ein Low Cost Carrier aus Skandinavien, der auch über Verbindungen nach Deutschland verfügt, war im Jahr 2013 mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 die erste Gesellschaft, die Langstrecken Low-Cost-Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika angeboten hat. Nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gab es einige Zeit Interkontinentalflüge von Norwegian nach Amerika auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom und Madrid aus.

Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017, war es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies waren zum Beispiel Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh. Aufgrund des seit 2019 bis Anfang 2021 geltenden Flugverbots für die B737Max8 und der Corona-Pandemie wurden diese Strecken nicht mehr bedient. Das durch die Pandemie verursachte geringe Passagieraufkommen hat die Gesellschaft in starke finanzielle Probleme gebracht. Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens gibt es keine Langstreckenflüge mehr und die Gesellschaft konzentriert sich auf den europäischen Verkehr besonders in Skandinavien.

→ So hat nach der Krise jetzt eine **Phase 3**, eine Neuausrichtung in der Entwicklung der Low Cost Carrier begonnen, in der die Fluggesellschaften versuchen, sich neu zu positionieren. Dabei spielen Faktoren wie Personal, Fluggerät, Sitz des Unternehmens, Streckenauswahl und Flugpreise eine große Rolle. Aktuell hat zum Beispiel Ryanair das Angebot im Frühjahr 2024 weiter erhöht, so dass die Anzahl der Flüge in Europa 15% über den Vor-Corona-Werten des Jahres 2019 liegt.

## 8. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Ranking der Fluggesellschaften im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur eine Richtung)

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
Rang	Fluggesellschaft	01/2024			01/2023			Veränderungen (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	846	140.916	156	847	135.792	158	-0,1	3,8	-1,3
2	Ryanair_total	682	130.450	194	647	121.869	200	5,4	7,0	-3,0
	Ryanair	678	129.694	190	647	121.869	200	4,8	6,4	-5,0
3	Wizz_total	327	68.218	87	261	52.291	101	25,3	30,5	-13,9
	Wizz	196	41.969	48	261	52.291	101	-24,9	-19,7	-52,5
	Wizz Malta	131	26.249	39	0	0	0	---	---	---
4	Easyjet	114	20.136	44	144	24.961	43	-20,8	-19,3	2,3
5	Vueling	54	10.604	9	61	11.928	10	-11,5	-11,1	-10,0
6	Air Baltic	42	6.090	8	45	6.525	9	-6,7	-6,7	-11,1
7	Norwegian_total	25	4.659	7	29	5.397	9	-13,8	-13,7	-22,2
	Norwegian Air Shuttle	19	3.534	5	21	3.906	6	-9,5	-9,5	-16,7
8	Play	8	1.436	3	3	528	1	166,7	172,0	200,0
	Norwegian Air Sweden	6	1.125	2	8	1.491	3	-25,0	-24,5	-33,3
9	Air Arabia Maroc	6	1.044	4	2	348	1	200,0	200,0	300,0
	Ryanair UK	4	756	4	0	0	0	---	---	---
10	Volotea	4	696	2	1	180	1	300,0	286,7	100,0
11	Scoot	3	987	1	3	987	1	0,0	0,0	0,0
12	Transavia (France)	2	372	1	4	756	1	-50,0	-50,8	0,0
13	Norse Atlantic	1	338	1	6	2.028	2	-83,3	-83,3	-50,0
	<b>Summe</b>	<b>2.114</b>	<b>385.946</b>	<b>517</b>	<b>2.053</b>	<b>363.590</b>	<b>537</b>	<b>3,0</b>	<b>6,1</b>	<b>-3,7</b>

\* durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Abbildung 1 – Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Januarwoche 2024)

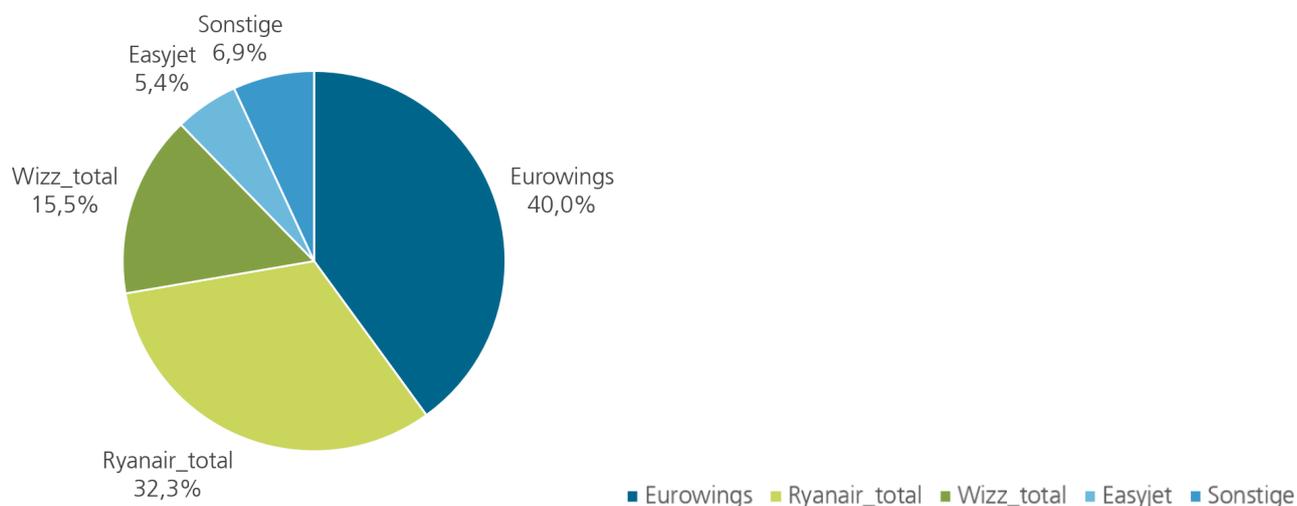
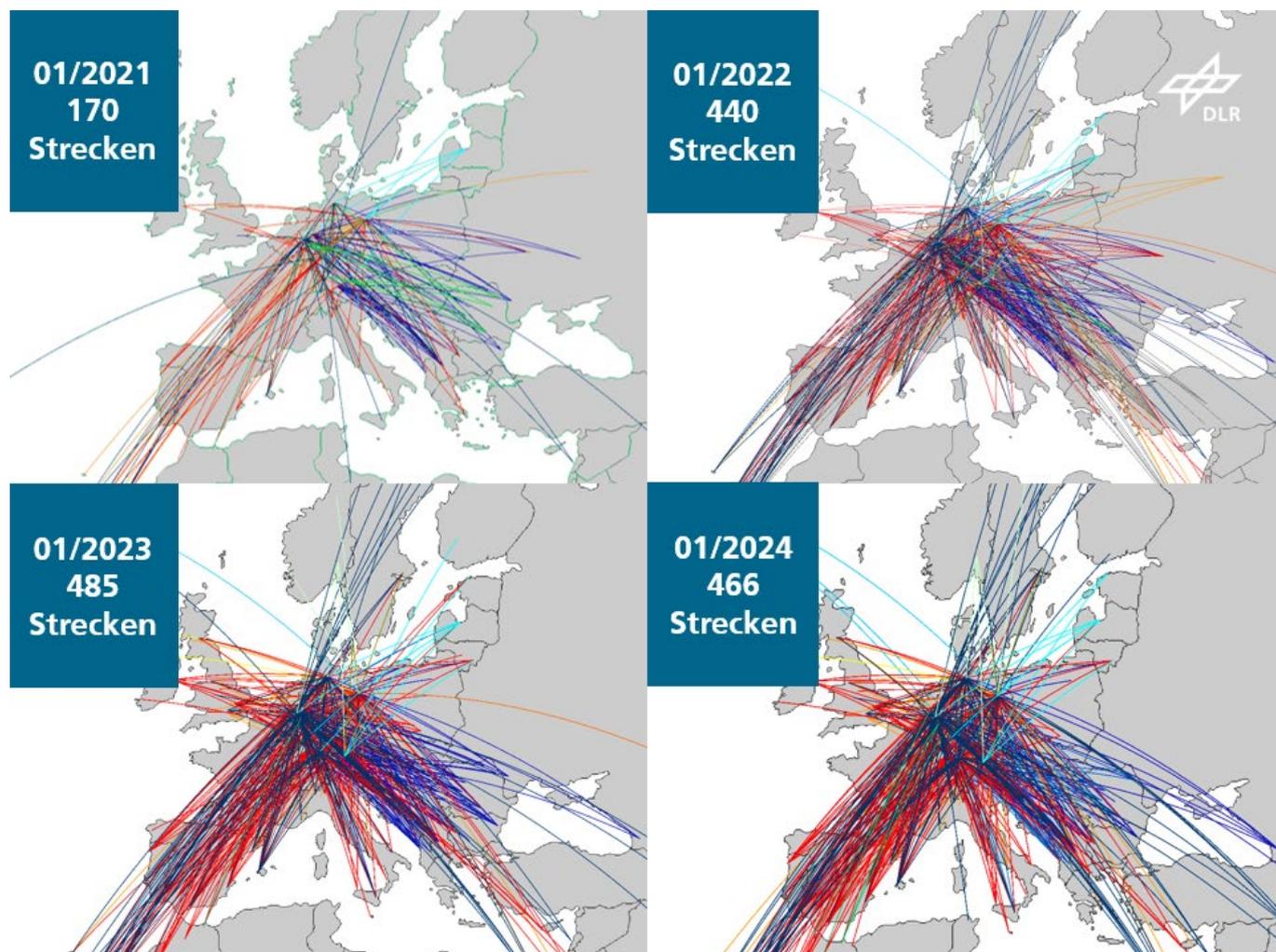


Tabelle 2 – Ranking der Zielländer nach geplanter Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
		01/2024			01/2023			Veränderungen (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken
1	Spanien	425	80.198	97	390	71.736	87	9,0	11,8	11,5
2	Deutschland	330	52.892	24	348	54.240	26	-5,2	-2,5	-7,7
3	Großbritannien	225	40.107	34	229	39.133	34	-1,7	2,5	0,0
4	Italien	162	30.092	42	169	30.515	48	-4,1	-1,4	-12,5
5	Österreich	87	14.597	13	93	15.381	12	-6,5	-5,1	8,3
6	Rumänien	87	18.107	28	68	13.792	28	27,9	31,3	0,0
7	Schweiz	56	9.540	8	55	9.048	8	1,8	5,4	0,0
8	Serbien	56	12.012	16	45	8.572	17	24,4	40,1	-5,9
9	Mazedonien	56	11.298	12	29	5.320	12	93,1	112,4	0,0
10	Portugal	52	9.891	19	45	8.349	22	15,6	18,5	-13,6
11	Marokko	50	9.568	19	31	5.820	16	61,3	64,4	18,8
12	Polen	48	9.583	7	46	8.814	11	4,3	8,7	-36,4
13	Bulgarien	42	8.071	13	55	10.435	18	-23,6	-22,7	-27,8
14	Lettland	41	6.349	6	47	7.381	8	-12,8	-14,0	-25,0
15	Albanien	35	6.326	9	25	5.478	9	40,0	15,5	0,0
16	Schweden	34	5.854	11	30	5.124	10	13,3	14,2	10,0
17	Ungarn	34	6.818	5	29	5.572	6	17,2	22,4	-16,7
18	Ägypten	28	5.318	11	15	2.706	7	86,7	96,5	57,1
19	Norwegen	27	4.944	7	25	4.566	7	8,0	8,3	0,0
20	Irland	26	4.954	6	34	6.426	8	-23,5	-22,9	-25,0
21	Frankreich	25	4.284	9	30	5.208	8	-16,7	-17,7	12,5
22	Dänemark	24	4.172	4	19	3.345	4	26,3	24,7	0,0
23	Griechenland	22	4.610	7	18	3.267	8	22,2	41,1	-12,5
24	Litauen	17	3.066	5	14	2.452	6	21,4	25,0	-16,7
25	Georgien	14	3.346	5	7	1.254	4	100,0	166,8	25,0
26	Kroatien	13	2.307	6	17	2.904	9	-23,5	-20,6	-33,3
27	Niederlande	12	1.926	3	18	2.796	3	-33,3	-31,1	0,0
28	Bosnien	11	2.086	5	33	6.094	14	-66,7	-65,8	-64,3
29	Finnland	10	1.710	6	5	800	3	100,0	113,8	100,0
30	Zypern	8	1.519	4	7	1.314	4	14,3	15,6	0,0
31	Estland	8	1.308	2	7	1.191	3	14,3	9,8	-33,3
32	Island	8	1.436	3	4	708	2	100,0	102,8	50,0
33	Tschechien	7	1.098	1	7	1.146	1	0,0	-4,2	0,0
34	Montenegro	6	1.334	3	6	1.216	3	0,0	9,7	0,0
35	Vereinigte Arabische Emirate	6	984	2	0	0	0	---	---	---
36	Belgien	5	953	1	7	1.323	1	-28,6	-28,0	0,0
37	Malta	4	764	2	2	378	1	100,0	102,1	100,0
38	Irak	4	696	4	1	174	1	300,0	300,0	300,0
39	Libanon	3	572	3	3	522	2	0,0	9,6	50,0
40	Jordanien	2	378	1	5	936	3	-60,0	-59,6	-66,7
41	Armenien	2	360	1	1	174	1	100,0	106,9	0,0
42	USA	1	338	1	6	2.028	2	-83,3	-83,3	-50,0
43	Tunesien	1	180	1	0	0	0	---	---	---
44	Israel	0	0	0	16	2.991	3	-100,0	-100,0	-100,0
45	Moldavien	0	0	0	9	1.974	4	-100,0	-100,0	-100,0
46	Singapur	0	0	0	3	987	1	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>2.114</b>	<b>385.946</b>	<b>466</b>	<b>2.053</b>	<b>363.590</b>	<b>485</b>	<b>3,0</b>	<b>6,1</b>	<b>-3,9</b>

Abbildung 2 – Entwicklung des Low-Cost-Streckennetzes von deutschen Flughäfen



- |   |  |
|---|--|
|  Air Lingus              |  Play                 |
|  Air Arabia Maroc        |  Pobeda               |
|  Air Baltic              |  Ryanair              |
|  Blue Air                |  Ryanair UK           |
|  Corendon                |  Scoot                |
|  Corendon Europa         |  transavia.com France |
|  Easyjet                 |  Volotea              |
|  Eurowings               |  Vueling              |
|  Norse Atlantic Airways  |  Wizz                 |
|  Norwegian               |  Wizz Air Malta       |
|  Norwegian International |  |

Abbildung 3 – Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2024

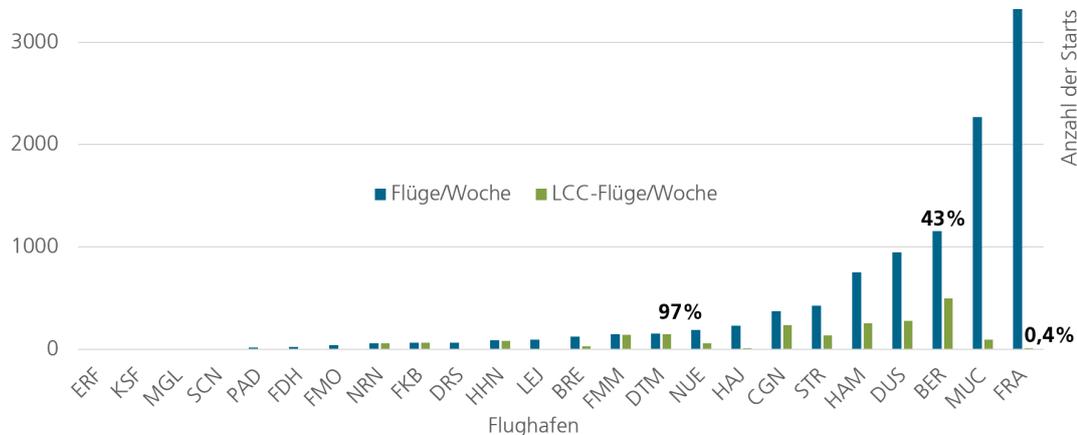


Tabelle 3 – Low-Cost-Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2023

Low Cost (LC)-Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2023 (in Tsd.)		Anteil % Low Cost an Gesamt
	Gesamt	Low Cost	
BER	23.056	11.833	51,3
CGN	9.743	6.493	66,6
DUS	19.092	6.414	33,6
HAM	13.547	5.408	39,9
STR	8.406	3.546	42,2
FMM	2.816	2.791	99,1
DTM	2.902	2.721	93,8
NUE	3.886	1.693	43,6
FKB	1.727	1.612	93,4
MUC	37.000	1.511	4,1
HHN	1.636	1.442	88,2
NRN	1.582	1.420	89,8
BRE	1.810	534	29,5
HAI	4.587	314	6,8
FMO	945	253	26,8
PAD	722	228	31,6
DRS	920	180	19,6
LEJ	2.092	152	7,3
FRA	59.274	149	0,3
FDH	271	79	29,1
SCN	308	71	22,9
ERF	134	0	0,0
LBC	81	0	0,0
RLG	50	0	0,0
<b>Summe</b>	<b>196.586</b>	<b>48.845</b>	<b>24,8</b>

(Quelle: ADV, Sabre, DLR)

- AGB - Augsburg
- AOC - Altenburg/Nobitz
- BER - Berlin
- BMK - Borkum
- BRE - Bremen
- BRV - Bremerhaven
- BWE - Braunschweig
- CGN - Köln/Bonn
- CSO - Cochstedt
- DRS - Dresden
- DTM - Dortmund
- DUS - Düsseldorf
- EME - Emden
- ERF - Erfurt
- FCN - Cuxhaven
- FDH - Friedrichshafen
- FKB - Karlsruhe/Baden-Baden
- FMM - Memmingen
- FMO - Münster/Osnabrück
- FRA - Frankfurt/Main
- GWT - Sylt
- HAI - Hannover
- HAM - Hamburg
- HDF - Heringsdorf
- HEI - Heide
- HGL - Helgoland
- HHN - Hahn
- HOQ - Hof
- IGS - Ingolstadt
- JUI - Juist
- KEL - Kiel
- KSF - Kassel
- LBC - Lübeck
- LEJ - Leipzig
- MGL - Mönchengladbach
- MHG - Mannheim
- MUC - München
- NDZ - Nordholz
- NRD - Norderney
- NRN - Niederrhein (Weeze)
- NUE - Nürnberg
- PAD - Paderborn
- RLG - Rostock/Laage
- RMS - Ramstein
- SCN - Saarbrücken
- STR - Stuttgart
- WVN - Wilhelmshaven
- ZQW - Zweibrücken
- XFW - Finkenwerder

Tabelle 4 – Ranking der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge 01/2024 (Angaben für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)

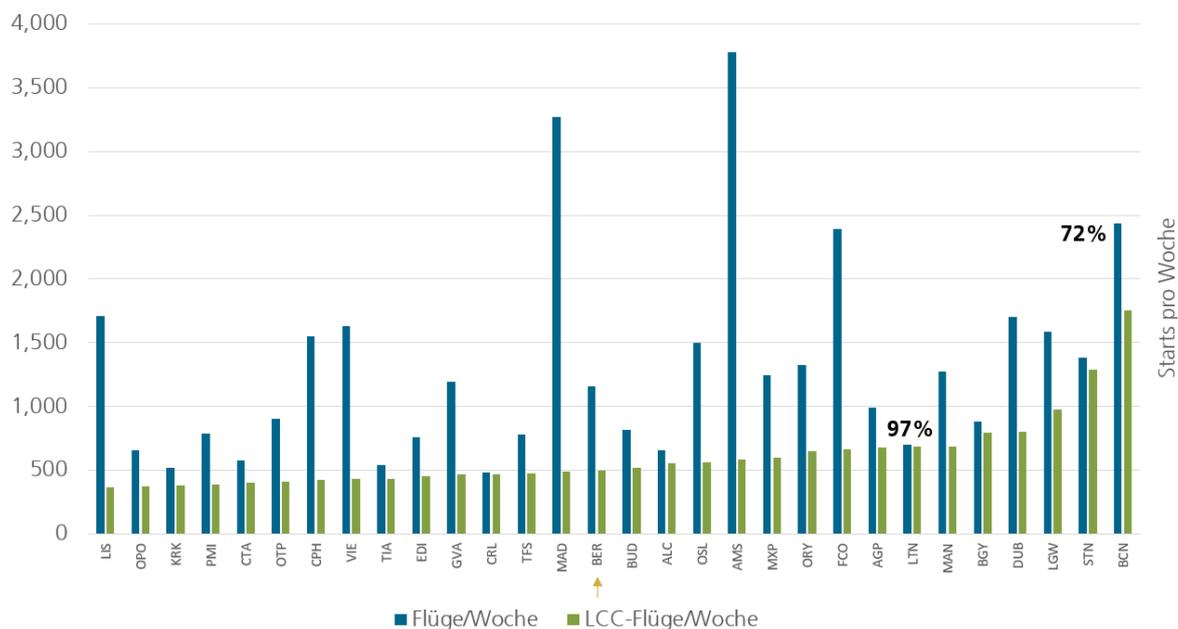
Low-Cost-Angebote in Europa				
01/2024				
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair_total	14.998	2.861.815	3.282
	Ryanair	14.615	2.789.428	3.154
2	Easyjet	5.025	905.490	1.027
3	Wizz_total	4.907	1.076.252	1.134
4	Vueling	3.192	595.030	373
	Wizz	2.512	561.178	625
	Wizz Malta	2.395	515.074	509
5	Norwegian_total	1.718	320.517	279
6	Eurowings	1.380	231.858	299
7	Transavia_total	1.338	251.510	312
	Norwegian	1.125	209.250	165
8	Jet 2	818	157.746	276
	Transavia.France	693	130.881	178
9	Air Baltic	666	96.724	141
	Transavia	645	120.629	134
	Norwegian Air International	593	111.267	114
	Wizz UK	434	103.114	90
	Ryanair UK	383	72.387	128
10	Volotea	352	58.356	153
11	flydubai	274	46.362	32
12	Air Arabia	139	24.186	55
13	Play	131	23.790	39
	Air Arabia Maroc	127	22.098	51
	Wizz Abu Dhabi	68	15.901	10
14	Albawings	48	9.216	20
	Norse_total	26	8.788	11
	Norse UK	18	6.084	6
	Air Arabia Abu Dhabi	12	2.088	4
16	Scoot	9	2.961	3
	Norse	8	2.704	5
<b>Summe</b>		<b>35.523</b>	<b>6.789.616</b>	<b>7.536</b>

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Tabelle 5 – Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge 01/2024 (Angaben für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)

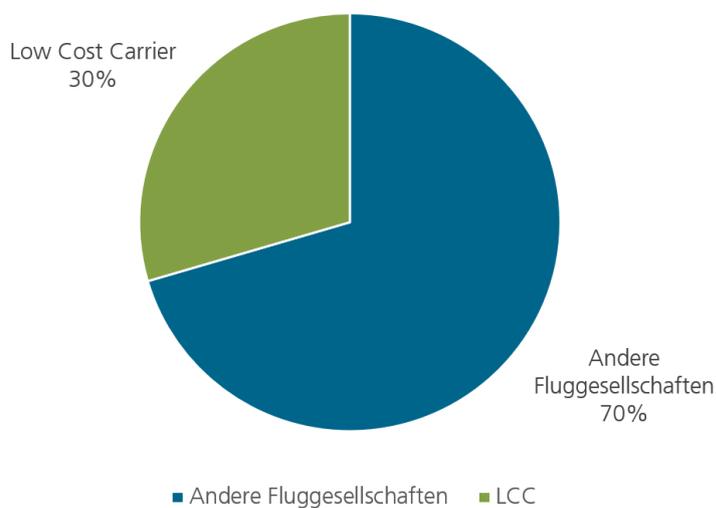
Low-Cost-Angebote in Europa				
01/2024				
Rang	Land	Starts	Sitze	Strecken
1	Spanien	6.589	1.248.370	980
2	Großbritannien	5.962	1.134.342	851
3	Italien	4.984	961.061	814
4	Frankreich	2.524	474.453	548
5	Deutschland	2.114	385.946	466
6	Polen	1.376	280.946	326
7	Norwegen	1.118	211.551	137
8	Irland	1.014	192.636	151
9	Portugal	999	191.543	203
10	Niederlande	943	174.865	144
11	Rumänien	779	165.661	157
12	Schweiz	730	135.888	129
13	Österreich	618	116.135	128
14	Belgien	618	118.776	111
15	Ungarn	528	111.996	85
16	Dänemark	521	98.562	91
17	Schweden	491	94.209	96
18	Albanien	430	80.564	55
19	Lettland	346	54.562	59
20	Tschechien	296	57.830	54
21	Bulgarien	291	57.125	60
22	Griechenland	239	48.503	58
23	Litauen	213	38.601	50
24	Zypern	201	41.796	68
25	Malta	201	39.473	55
26	Serbien	178	38.726	44
27	Finnland	160	28.240	44
28	Island	155	29.751	39
29	Türkei	132	25.976	34
30	Mazedonien	131	27.055	33
31	Georgien	106	23.716	29
32	Estland	100	16.194	27
33	Russland	81	14.020	9
34	Kroatien	64	11.504	22
35	Slowakei	59	11.852	21
36	Armenien	55	12.074	10
37	Luxemburg	50	9.700	12
38	Aserbajdschan	44	9.014	4
39	Bosnien	29	5.632	12
40	Montenegro	17	3.613	8
41	Slowenien	14	2.698	5
42	Weißrussland	10	1.660	1
43	Moldavien	8	1.903	3
44	Gibraltar	5	894	2
<b>Summe</b>		<b>35.523</b>	<b>6.789.616</b>	<b>6.235</b>

Abbildung 4 – Die größten Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2024



- |                         |                                |                        |                       |
|-------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------|
| ACE - Lanzarote         | CDG - Paris Charles de Gaulles | IBZ - Ibiza            | OPO - Porto           |
| AGP - Malaga            | CIA - Rom Ciampino             | KRK - Krakau           | ORY - Paris Orly      |
| ALC - Alicante          | CPH - Copenhagen               | LED - Pulkovo          | OSL - Oslo            |
| AMS - Amsterdam         | CGN - Köln/Bonn                | LGW - London-Gatwick   | OTP - Bukarest        |
| ARN - Stockholm Arlanda | CRL - Charleroi                | LIS - Lissabon         | PMI - Palma Mallorca  |
| AYT - Antalya           | CTA - Catania                  | LPL - Liverpool        | RIX - Riga            |
| BCM - Bacau             | DUB - Dublin                   | LTN - London-Luton     | SOF - Sofia           |
| BCN - Barcelona         | DUS - Düsseldorf               | LYS - Lyon             | STN - London Stansted |
| BER - Berlin            | EDI - Edinburgh                | MAD - Madrid           | STR - Stuttgart       |
| BFS - Belfast           | FAO - Faro                     | MAN - Manchester       | TFS - Teneriffa       |
| BGY - Mailand Orio      | FCO - Rom Fiumicino            | MUC - München          | TIA - Tirana          |
| BHX - Birmingham        | GLA - Glasgow                  | MXP - Mailand Malpensa | TRN - Turin           |
| BRS - Bristol           | GVA - Genf                     | NAP - Neapel           | VIE - Wien            |
| BUD - Budapest          | HAM - Hamburg                  | NCE - Nizza            | VKO - Moskau          |

Abbildung 5 – Anteile des Low-Cost-Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts im Januar 2024



## 9. Impressum

### Das DLR im Überblick

Das DLR ist das Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrt. Wir betreiben Forschung und Entwicklung in den Bereichen Luftfahrt, Raumfahrt, Energie, Verkehr, Sicherheit und Digitalisierung. Die Deutsche Raumfahrt-Agentur im DLR ist im Auftrag der Bundesregierung für die Planung und Umsetzung der deutschen Raumfahrtaktivitäten verantwortlich. Zwei DLR-Projekträger verwalten Förderprogramme und unterstützen den Wissenstransfer.

Klima, Mobilität und Technologie verändern sich weltweit. Das DLR nutzt die Kompetenzen seiner 54 Institute und Einrichtungen, um Lösungen für diese Herausforderungen zu entwickeln. Unsere mehr als 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben eine gemeinsame Mission: Wir erforschen Erde und Weltraum und entwickeln Technologien für eine nachhaltige Zukunft. Damit tragen wir zur Stärkung des Wissens- und Wirtschaftsstandortes Deutschland bei.

### Institut für Luftverkehr

Das Institut für Luftverkehr erforscht die komplexen Zusammenhänge des Luftverkehrs und seiner Subsysteme und konzentriert sich dabei auf die Entwicklung von Szenarien, die makroökonomische Analyse des Luftverkehrssystems, die betriebswirtschaftliche Analyse sowie die Modellierung und Simulation des Flug- und Flottenbetriebs aus luftverkehrsökonomischer Sicht. Über 60 Mitarbeiter prognostizieren, gestalten und bewerten den Luftverkehr als Teil des gesamten Verkehrssystems und tragen so zur Steigerung der Nachhaltigkeit und Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems bei.

Das Institut integriert die ökologischen, ökonomischen, technologischen und sozialen Aspekte des Luftverkehrs und bündelt die Expertise innerhalb des DLR zur Analyse der Luftverkehrsmärkte und zur Bewertung der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs. Damit positioniert sich das Institut als kompetenter Partner für Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Herausgeber: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Luftverkehr

Adresse:

Linder Höhe, 51147 Köln

Telefon: +49 2203 601-4554

E-Mail: [luftverkehr@dlr.de](mailto:luftverkehr@dlr.de)

Autoren: Dr. Peter Berster ([peter.berster@dlr.de](mailto:peter.berster@dlr.de)), Dr. Marc Gelhausen, Holger Pabst

### DLR.de/lv

Bilder DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

Titelbild ist ein Symbolbild © stock.adobe.com

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages