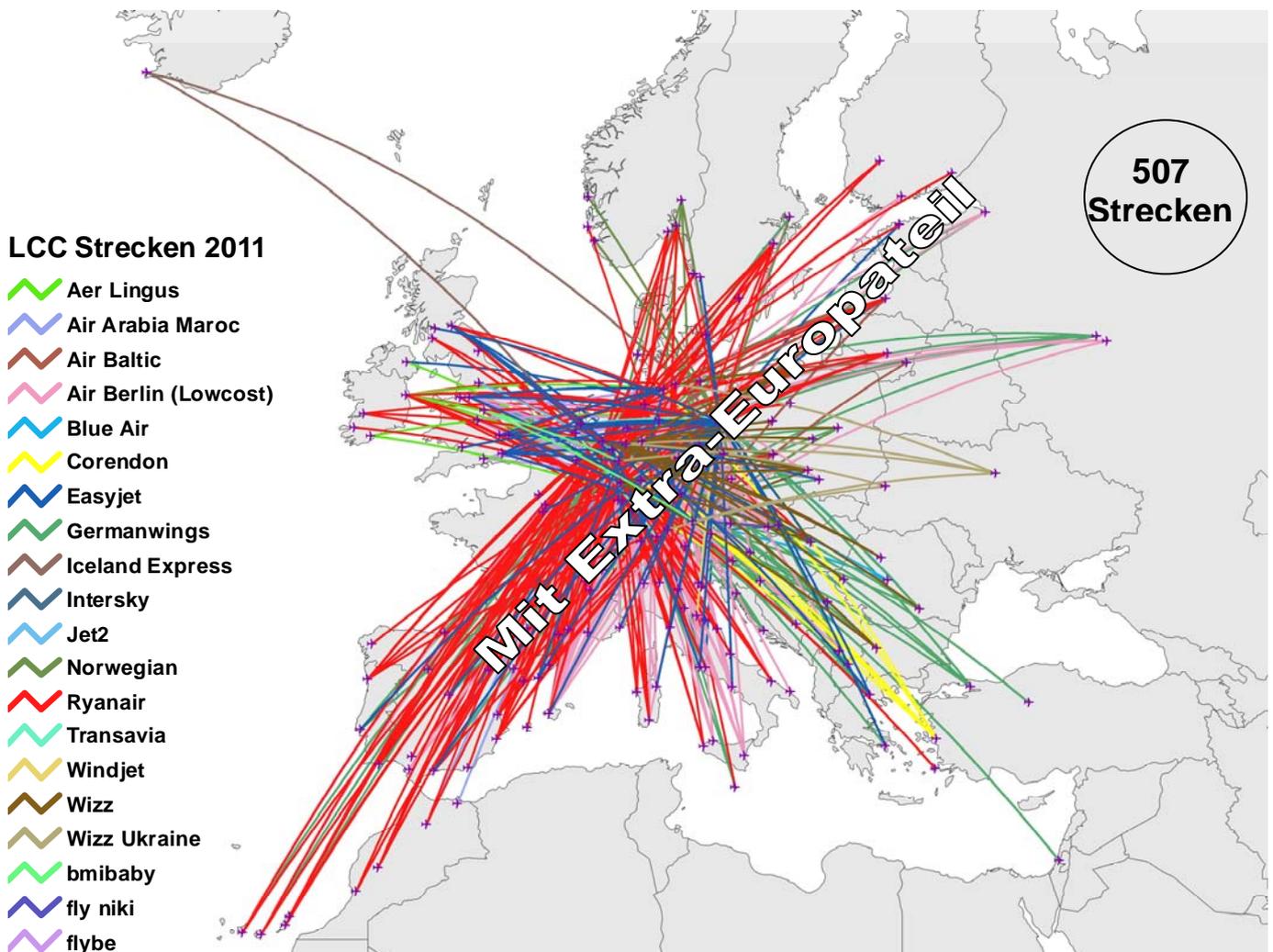


# Low Cost Monitor 1/2011

- Eine Untersuchung des DLR -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Frühjahr 2011

# Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2010/2011

Der Low Cost Carrier (LCC) Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom dem DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale des Low Cost Carrier Verkehrs und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung der Low Cost Carrier, ihre Angebote einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Winterflugplan 2011. Die Passagierangaben beziehen sich auf das gesamte Jahr 2010.

## Fluggesellschaften

→ Die 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. niedriger Preis, generelle Verfügbarkeit niedriger Preise und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LCC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 20 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder teilweise Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) ([www.aerlingus.com](http://www.aerlingus.com)), Flotte: 34 Flugzeuge (A320: 31, A321: 3)  
Air Arabia Maroc (3O) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 4 Flugzeuge (A320:4)  
Air Baltic (BT) ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com)), Flotte: 35 Flugzeuge (B737: 17, F50/70: 10, D8: 8)  
Air Berlin (AB) ([www.airberlin.com](http://www.airberlin.com)), Flotte: 114 Flugzeuge (A319/20/21: 50, B737: 64)  
Blue Air (OB) ([www.blueair-web.com](http://www.blueair-web.com)), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)  
Bmibaby (WW) ([www.bmibaby.com](http://www.bmibaby.com)), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 14)  
Corendon (CAI) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)  
Easyjet (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 171 Flugzeuge (A319: 145, A320: 24; B737: 2)  
flybe (BE) ([www.flybe.com](http://www.flybe.com)), Flotte: 69 Flugzeuge (D8: 55, E: 14)  
Germanwings (4U) ([www.germanwings.com](http://www.germanwings.com)), Flotte: 30 Flugzeuge (A319: 30)  
Iceland Express (5W) ([www.icelandexpress.com](http://www.icelandexpress.com)), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)  
Intersky (3L) ([www.intersky.biz](http://www.intersky.biz)), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 4, ATR:1)  
Jet 2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 36 Flugzeuge (B737-300: 25, B757-200: 11)  
Niki (HG) ([www.flyniki.com](http://www.flyniki.com)), Flotte: 21 Flugzeuge (A319: 2, A320: 10 A321: 3, E:6)  
Norwegian (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 56 Flugzeuge (B737: 56)  
Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 263 Flugzeuge (B737: 263)  
Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 19 Flugzeuge (B737: 19)  
Windjet (IV) ([www.windjet.it](http://www.windjet.it)), Flotte: 11 Flugzeuge (A319: 4, A320: 7)  
Wizz (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 30 Flugzeuge (A320: 30)  
Wizz Ukraine (WU) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 2 Flugzeuge (A320:2)

(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 der ehemaligen LTU (heute Air Berlin), 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 zu einem niedrigen Preis buchbar sein sollten, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Im weitesten Sinne müssten auch Flüge der Lufthansa aus dem „Better-Fly“-Segment berücksichtigt werden, doch auch hier ist eine eindeutige Erfassung nicht möglich. Zu einer Grauzone, in der mehrere Geschäftsmodelle Anwendung finden, zählt die Fluggesellschaft Air Berlin. Bei dieser ehemaligen Charterfluggesellschaft, die schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie durch die Kooperation mit der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) die Ermittlung der Low Cost Strecken schwieriger geworden. So werden nur die bisherigen Low Cost Strecken dieser Gesellschaften, sowie Strecken, die diesen entsprechen, berücksichtigt, nicht jedoch solche zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika oder sonstige Interkontverbindungen. Neu hinzu gekommen sind bei Air Berlin besonders die Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind. Einige davon sind jedoch von Air Berlin auch schon wieder eingestellt worden.

Insgesamt ist die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Jahr leicht angestiegen. Im Vergleich zum Winter 2010 fliegen 3 neue Gesellschaften Deutschland an. Während Corendon schon einmal vor der Wirtschaftskrise 2008 Deutschland angefliegen hat, bedient mit bmibaby eine britische Gesellschaft den deutschen Markt, die bisher vorwiegend auf anderen europäischen Strecken tätig war. Mit Air Arabia Maroc fliegt nun auch eine nicht europäische Low Cost Fluggesellschaft von Deutschland aus.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Nur bei Ryanair gibt es einen starken Anstieg von 34 Flugzeugen gegenüber dem letzten Jahr. Damit besitzt Ryanair 263 Flugzeuge des Typs Boeing 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2011 ist das Low Cost Segment von Air Berlin mit fast 1.900 Abflügen nach Übernahme der Städteverbindungen von TUIfly mit Abstand der größte Low Cost Anbieter in Deutschland. Der Wert liegt jedoch um 6 % niedriger als im Vorjahr. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass z.B. die innerdeutschen Strecken von Memmingen, die von TUIfly übernommen worden sind, im Jahr 2011 eingestellt wurden. Während in den vergangenen Jahren bis 2008 hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurück gingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Sommer 2009 fortsetzte. Nach einer weiteren Konsolidierungsphase sind seit Anfang des Jahres 2010 bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen, ein Trend, der sich auch im Sommer 2010 fortsetzte. Anfang 2011 gibt es dagegen einen erneuten Rückgang bei den angebotenen Starts von 1,4 %, der teilweise auch auf die Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland zum 1.1.2011 zurückzuführen ist. Im Ranking folgen Germanwings (728 Flüge) und Ryanair (624 Flüge). Bei Ryanair setzt sich erstmalig in ihre bisherige Expansionspolitik in Deutschland nicht fort, die auf hohem Niveau durch die ganze Krise hindurch die Anzahl der Flüge gegenüber dem Vorjahr steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben. Alle innerdeutschen Flugverbindungen von Ryanair sind im März 2011 eingestellt worden. Auch hier liegt eine der Ursachen in der Einführung der deutschen Luftverkehrssteuer begründet. Bei Easyjet ist nach einer Zeit von starken Reduzierungen wieder ein höheres Wachstum des Angebots festzustellen, was durch einen starken Ausbau des Angebots in Berlin aber auch durch Erweiterungen in Düsseldorf und Hamburg und die Neuaufnahme von Flügen ab Dresden zurückzuführen ist. Auf den Plätzen 5 und 6 folgen die britische Gesellschaft flybe und Intersky. Während Intersky dabei seine Frequenzen geringfügig reduzierte, gab es bei flybe ein moderates Wachstum. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter 100 Flügen pro Woche.
- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sechs größten der 19 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 93 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 46 % aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 18 % und Ryanair mit 15 %. Durch eine Angebotserweiterung konnte Easyjet seinen Anteil auf 9 % erhöhen.

## Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 507 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2011 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind rund 10 Strecken mehr als im Winter 2010, gleichbedeutend einem Wachstum von über 2 %. Somit gibt es nach Streckenstilllegungen in 2009 und einem verstärkten Anstieg im letzten Jahr wieder ein leichtes Wachstum bei der Streckenentwicklung. Während in der letzten Sommerperiode durch ein hohes Wachstum das Vorkrisenniveau weit überschritten werden konnte, konnte im Winterflugplan 2011 der Höchststand aus dem Jahr 2008 nur knapp übertroffen werden. Im Gegensatz dazu ist die Zahl der Flüge im Vergleich zum Vorjahr mit -1,4 % sogar wieder rückläufig, was nach Angabe verschiedener Fluggesellschaften auch auf die neue Luftverkehrssteuer zurückzuführen ist. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 9 Jahren in den ersten 6 Jahren fast 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an, als lediglich rund 50 Strecken vom LCC-Verkehr neu erschlossen worden sind. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum, das sich im Frühjahr 2010 fortsetzte und im Sommer 2010 mit über 7 % einen neuen Höhepunkt erreicht. Somit scheint die Finanz- und Wirtschaftskrise zwar beendet zu sein, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben, aber mit der Einführung der Luftverkehrssteuer kommt es zu einer neuen bremsenden Wirkung. Während einige kleinere Gesellschaften in der

Krisenzeit aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser Zeit zwischen Frühjahr 2008 (94 Strecken), Frühjahr 2009 (118 Strecken) und Frühjahr 2010 (129 Strecken) mit insgesamt zusätzlich 35 Strecken eine Netzausweitung durchgeführt. Hierbei spielten besonders die Flughäfen Niederrhein, Berlin-Schönefeld, Bremen und Memmingen eine Rolle, da primär von diesen Flughäfen Netzerweiterungen von Ryanair vorgenommen wurden. In diesem Frühjahr kommt es bei Ryanair zwar auch noch zu einem Streckenwachstum, erstmalig aber auch zu einer Reduzierung der Flüge um fast 6 %. Besonders betroffen davon sind die Flughäfen Hahn und Lübeck auf denen rund 20 wöchentliche Flüge eingestellt worden sind. Die Flughäfen Altenburg und Friedrichshafen werden gar nicht mehr angeflogen. Während Air Berlin im letzten Jahr sein Angebot besonders in Köln und Stuttgart durch die Übernahme der TUIfly-Strecken stark ausbauen konnte, wurden dieses Jahr in Köln zahlreiche dieser Strecken wieder aufgegeben und das Flugangebot verringerte sich um mehr als 40 Flüge pro Woche, dabei wird der Flughafen Memmingen gar nicht mehr angeflogen. Auch Germanwings verringerte sein Streckenangebot deutlich, es fand eine Verlagerung der Flüge vom Flughafen Hamburg zum Flughafen Hannover statt, die Flughäfen Zweibrücken und Friedrichshafen werden nicht mehr angeflogen. Mit neuen Angeboten baut dagegen Easyjet das Streckennetz um über 25 % aus und übertrifft damit die Werte von 2008. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC).

- Nachdem in den vergangenen Jahren durch Air Berlin, TUIfly, Germanwings, Ryanair und Intersky immer mehr innerdeutsche Strecken eingeführt worden sind, ist in diesem Jahr entgegen dem allgemeinen Streckenwachstum ein Rückgang der innerdeutschen Strecken um rund 9 % gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Besondere neue Angebotsschwerpunkte gab es im letzten Jahr nicht, allerdings ist festzustellen, dass das Netz nach Osteuropa weiter ausgebaut wird und das Griechenland verstärkt angeflogen wird. Ein Trend, der sich auch in den Sommermonaten fortsetzen wird, da Griechenland für einen gewissen Zeitraum auf die Flughafenentgelte verzichten will. Ein Umstand, den sich auch Ryanair zunutze machen will und in diesem Sommer erstmals Ziele in Griechenland anbietet.
- Nach dem Rückzug von Ryanair vom Flughafen Altenburg-Nobitz wurde Ende März 2011 der Flughafen Magdeburg-Cochstedt neu in das Netz von Ryanair aufgenommen, von dem aus zunächst 4 Ziele in Spanien angeboten werden. Insgesamt wurden in Europa einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern neu in die Netze aufgenommen, andere wieder gestrichen, aber auch die Grenze in den Nahen Osten und Nordafrika wird verstärkt überschritten. So werden erstmalig im Winter auch Flüge nach Israel angeboten. Wie schon mehrfach zu beobachten, werden in den Wintermonaten typische Warmwasserregionen wie Spanien oder Italien weniger angeflogen, dafür eher Länder mit Wintersportmöglichkeiten wie z.B. Österreich.
- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiter gesunken, nur auf 13 (2,5 %) der insgesamt 507 Strecken konkurrieren zwei Anbieter. Es gibt keine Strecke mit mehr als 2 Anbietern. 494 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl werden nur von einer Gesellschaft befliegen.
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden knapp 4.100 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Januar 2011 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es noch 60 Flüge mehr. Die Zahl der Flüge ist somit um 1,4% zurückgegangen, ebenso wie die Anzahl der Sitze, die sich um knapp 2,5 % verringert hat, während die Zahl der Strecken um 2,4 % ausgebaut werden konnte. Dies bedeutet, dass das Netz bei einer gleichzeitigen Frequenzreduzierung geringfügig ausgebaut worden ist.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.096 Flügen wurden im Mittel 154 Sitze pro Flug angeboten, ein ähnlicher Wert wie im Vorjahr. Es zeigt sich, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von über 150 Sitzplätzen etabliert hat. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Intersky oder flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.
- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich der hohe Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: Rund 45 % aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit rund 100 Strecken, entspr. 50 Flughafenpaaren, nur ca. 21 % aller Strecken ausmacht. Dies sind 3 Prozentpunkte weniger als im vorigen Jahr. In den Wintermonaten stehen Großbritannien und Italien mit rund 490 bzw. 305 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Spanien liegt vor Österreich und der Schweiz an

vierter Stelle. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Irland, Schweden und Russland, vor Polen und Norwegen. Dabei ist besonders innerhalb Deutschlands und nach Österreich, Irland und Polen ein Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen, während fast alle anderen Länder Zuwachsraten teilweise im zweistelligen Bereich aufweisen. Dies hat aber u.a. auch administrative Gründe, z.B. wegen einer strengeren Gebührenpolitik, denn sowohl Deutschland als auch Irland und Österreich haben eine Luftverkehrssteuer eingeführt oder erhöht, woraufhin verschiedene Gesellschaften ihr Angebot in diesen Märkten reduziert haben. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 34 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind Estland und Israel. Nicht mehr angefliegen wird die Slowakei.

- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den ausgelasteten Kapazitäten im Low Cost Verkehr auch weiterhin nur eine untergeordnete Rolle. So wurden nur 126 Flüge oder rund 3,1 %, besonders von Air Berlin und flybe im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit über 440 Starts (entspr. 62 % des dortigen Flugaufkommens) einen um rund 10 % niedrigeren Wert auf als im Vorjahr und liegt damit nur noch auf Platz 3 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten, hinter den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel. Während der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 86 % liegt, beträgt er in Tegel nur 35 %. Stark zugenommen hat der Low Cost Verkehr am Flughafen Hannover, der sein Angebot von 105 Flügen im letzten Winter um über 40 % auf 152 in diesem Jahr steigern konnte. Weitere Zuwächse gab es u.a. auch an den Flughäfen Schönefeld und Niederrhein. Deutlich rückläufig entwickelte sich dagegen der Low Cost Verkehr auf den Flughäfen Lübeck, Memmingen, Hahn, Hamburg und Köln. Dort sank die Anzahl der Low Cost Flüge z.B. in Lübeck um über 40 %. Ein solcher Verlust ist für Flughäfen mit einem hohem Low Cost Anteil besonders gravierend. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Lübeck, Dortmund, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden und Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt. Dies gilt in etwas abgeschwächter Form auch für den Flughafen Berlin-Schönefeld.

## Flugpreise

- **Durchschnittspreise** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel und dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise sind typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LCC Flüge auf rund 65 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entspricht einer repräsentativen Stichprobe von mehr als 10 % aller LCC Strecken, die im Frühjahr 2011 bedient wurden. Durch die relativ gleich bleibende Auswahl an Strecken kann ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Analyse gewährleistet werden. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 04. April 2011 gewählt.

Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2011 zwischen ca. 31 € und 67 € bei den Nettopreisen und zwischen 46 € und 110 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei 3 € und im höchsten Fall bei 66 €, wobei einige Gesellschaften mittlerweile keine Nettotarife mehr ausweisen. Es ist festzustellen, dass im Frühjahr, wie jedes Jahr, die Durchschnittspreise gegenüber dem Herbst steigen. Während die Durchschnittspreise der preiswerteren Low Cost Carrier leicht angestiegen sind, gibt es einen Rückgang bei den einigen teureren Carriern, so dass sich die Preisspanne geringfügig angenähert hat. Lediglich bei Wizzair hat ein starker Anstieg der untersuchten Flugpreise stattgefunden.

- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum** Die Flugpreise eines Low Cost Carriers variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der am Folgetag der Buchung stattfindet, kann das vier- bis zehnfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Allerdings scheint diese Spannweite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren zwischen ca. 68 € und über 170 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 21 € und 62 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Die meisten preisgünstigen Flüge mit einer langen Buchungsfrist kosten nur bis zu ca. 50 €, die Preise steigen jedoch in vielen Fällen auf Werte von über 100 € an, wenn der Flug am nächsten Tag durchgeführt werden soll. Allerdings sagen diese Werte noch nichts über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen aus, 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 2010 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 190,5 Mio. Passagiere gezählt worden. 65,2 Mio. Ein- und Aussteiger sind davon dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zuzurechnen (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von 34,2 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Im Hubflughafen Frankfurt ist der LCC-Anteil mit fast vier Prozent am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“ Hahn, Lübeck und Niederrhein fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Köln/Bonn, Dortmund, Bremen, Karlsruhe/Baden-Baden, Memmingen, Friedrichshafen und Rostock/Laage werden überwiegend durch Low Cost Angebote geprägt.

Nach dem Verkehrsrückgang in dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichneten Jahr 2008/09 hat sich der Luftverkehr im letzten Jahr wieder erholt, das Passagieraufkommen Deutschlands ist in 2010 um 4,7 % gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Da für die Ermittlung der Nachfrage im Low Cost Verkehr erstmalig auf MIDT-Daten von Sabre zurückgegriffen worden ist, die nicht unbedingt kompatibel mit den Daten sind, die die Luftverkehrsgesellschaften in früheren Jahren zur Verfügung gestellt haben, ist eine Angabe zum Wachstum der Passagiernachfrage in diesem Segment nur bedingt möglich. Nimmt man die verfügbaren Datenquellen im Angebots- wie im Nachfragebereich zusammen, so lässt sich folgern, dass der Low Cost Verkehr im letzten Jahr wieder stärker gewachsen ist als die Gesamtnachfrage und somit der Anteil der auf Low Cost Flügen beförderten Personen weiter angestiegen ist. Es ist zu vermuten, dass die Nachfrage im Low Cost Verkehr Deutschlands in 2010/09 um etwa 6-10 % zugenommen hat.

- Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung der Umsteigeverkehre) weisen die LCC Anbieter bis auf die Flughäfen Frankfurt, Bremen und Paderborn auf den meisten anderen Flughäfen hohe bis sehr hohe Marktanteile im innerdeutschen Verkehr auf (s. Tab. 4). Insgesamt wird etwa jeder zweite Passagier im innerdeutschen Verkehr auf Flügen von Low Cost Carriern befördert. Auf den Flughäfen Berlin-Schönefeld, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden, Hahn, Dortmund, Niederrhein und Zweibrücken wird jedoch fast die gesamte Nachfrage durch Low Cost Angebote bedient. Am Flughafen München beträgt der LCC Anteil zwar nur 42 %, dennoch hat dieser Flughafen mit nahezu 4 Mio. Passagieren das höchste Aufkommen im LCC Bereich. Es folgen die Flughäfen Berlin-Tegel (3,4 Mio.), Hamburg (2,7 Mio.), Köln/Bonn (2,6 Mio.) und Düsseldorf (2,3 Mio.).

## Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Carrier Marktes soll auch der europäische LCC Markt in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden. Hier gibt es neben den schon auf dem deutschen Markt tätigen Fluggesellschaften weitere Gesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low Cost Segment tätig sind, wie z.B. in Deutschland Air Berlin. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Linien-carriern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Carriern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine vollständige 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:

Air Italy (I9) ([www.airitaly.it](http://www.airitaly.it)), Flotte: 13 Flugzeuge (B737: 9, B767:4)  
AviaNova(AO) ([www.avianova.com](http://www.avianova.com)), Flotte: 5 Flugzeuge (A320:5)  
Blu Express(BV) ([www.blu-express.com](http://www.blu-express.com)), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)  
Flybaboo (F7) ([www.flybaboo.com](http://www.flybaboo.com)), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 2, E190: 3)  
Jet4you (8J) ([www.jet4you.com](http://www.jet4you.com)), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 6)  
Meridiana (IG) ([www.meridiana.com](http://www.meridiana.com)), Flotte: 34 Flugzeuge (A319: 4, A320: 12, MD82/83: 17, ATR: 1)  
Skyexpress ([skyexpress.ru](http://skyexpress.ru)), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)  
Transavia France (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)  
Transavia Denmark (PH) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 3 Flugzeuge (B737:3)  
Volare (VA) ([www.volareweb.com](http://www.volareweb.com)), Flotte: 1 Flugzeuge (A320: 1)  
Vueling (VY) ([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 37 Flugzeuge (A320: 737)  
Wizz Bulgaria (8Z) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 3 Flugzeuge (A320: 3)

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

Air Asia X (D7) ([www.airasia.com](http://www.airasia.com)), Flotte: 8 Flugzeuge (A330:6, A340:2)  
Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 9 Flugzeuge (B737:9)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit erstmals fast 7.700 Starts in einer Winterperiode im Januar 2011 (s. Tab. 5), sie hat damit die Januarwerte des letzten Jahres knapp übertroffen und konnte so wie einige andere großen europäischen Low Cost Gesellschaften ihr Angebot ausbauen. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit rund 6.600 Starts, die europaweit somit fast 15 % mehr Flüge anbietet als im vergangenen Jahr. Während bei Ryanair rund 200 neue Städtepaare hinzu gekommen sind, sind es bei Easyjet immerhin 120 und somit deutlich mehr als noch in dem Jahr zuvor. Mit großem Abstand folgen der Low Cost Bereich von Air Berlin und die Flüge der Gesellschaft flybe mit jeweils rund 2.800 Starts pro Woche. Danach gibt es wieder eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 2.000 folgen Norwegian, Aer Lingus, Vueling, Wizz und Germanwings. Während auch Wizz das Angebot stark ausbaute, blieb das Angebot von Vueling nahezu konstant. Dabei setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Clickair in größere Low Cost Carrier wie Vueling integriert worden sind, sind andere wie Air Italy von den ehemaligen Nationalcarriern wie Alitalia übernommen worden, wiederum andere wie Sky Europe mussten Konkurs anmelden. Im Gegensatz dazu gibt es eine Gruppe von Fluggesellschaften wie z.B. Ryanair, die bis jetzt permanent expandieren. Eine Vielzahl von Fluggesellschaften, die im Krisenjahr 2009 ihr Angebot reduzierten, zeigten 2010 erste Wachstumstendenzen und setzten diese auch 2011 weiter fort. Somit gibt es auf europäischer Ebene, anders als in Deutschland, ein positives Wachstum bei der Anzahl der Flüge von 3,4 % im Vergleich zu dem Betrachtungszeitraum 2010. Im Gegensatz dazu ist in Deutschland ein Rückgang von 1,4 % festzustellen. Auch das Wachstum der angebotenen Strecken ist mit 7,6 % deutlich höher als in Deutschland mit 2,4 %. Ein Grund dafür liegt in der schon mehrfach angesprochenen Einführung einer Luftverkehrssteuer in Deutschland seit dem 1.1.2011 und der dadurch ausgelösten Verlagerung oder Einstellung von Flügen in Deutschland. Ähnliches ist in Irland zu beobachten, wo im März 2009 ebenfalls eine Luftverkehrssteuer eingeführt wurde. Hier sank die Anzahl der Flüge um 16 % von 1.580 im Januar 2009 auf 1.338 in 2010 und stagniert seitdem auf diesem Niveau.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6), das Netz dieses Landes umfasst über 800 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auch hier hat seit 2009 eine jährliche Verringerung der Flüge und Strecken gegenüber dem Vorjahr stattgefunden, was möglicherweise auch auf die Erhöhung der Luftverkehrssteuer in diesem Land zurückzuführen ist. Dabei sank die Anzahl der Flüge von rund 7.750 über 7.690 auf nun 7.500 Starts in dem betrachteten

Zeitraum. Auf den weiteren Plätzen folgen Italien, Spanien und Deutschland mit jeweils mehr als 4.000 Flügen. Auf den Rängen 5 bis 7 liegen Frankreich, Norwegen und Irland mit mehr als 1.000 Flügen. Von den insgesamt über 4.500 unterschiedlichen Strecken werden über 3.600 (80 %) von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 652 Strecken fliegen 2 und auf 237 Strecken mehr als 2 Low Cost Carrier im Wettbewerb. So hat die Anzahl der Strecken, auf denen direkter Wettbewerb vorzufinden ist, seit dem letzten Jahr zugenommen.

Durch einen starken Streckenausbau von Easyjet ist mittlerweile London-Gatwick mit 1.175 LCC Starts pro Woche im Januar 2011 größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen (s. Abb. 4). Knapp dahinter folgen die Flughäfen London-Stansted (1.027 Starts), Dublin (1.012 Starts) und Barcelona, ebenfalls mit 1.012 Starts. Der dritte Londoner Flughafen Luton liegt mit 500 Starts auf Rang 12. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 2.700 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Berlin-Schönefeld liegt mit 469 Starts auf Platz 14 vor Berlin-Tegel (454). Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Köln (Platz 17), Düsseldorf (Platz 19) und München (Platz 23) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 350 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Hamburg und Stuttgart sind dabei nicht mehr vertreten. Es ist festzustellen, dass sich bei den deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten im europäischen Vergleich gegenüber dem Winter 2010 im Ranking besonders Köln verschlechtert und Berlin-Schönefeld verbessert hat.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil erstmalig von 26 % auf 24 % der Flüge verringert (s. Abb. 5). 76 % der Flüge werden vorwiegend von den klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

### Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Rang	Fluggesellschaft	01/2011			01/2010			Veränderung (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Air Berlin (Low Cost Segment)	1.886	290.045	163	2.007	314.527	178	-6,0	-7,8	-8,4
2	Germanwings	728	109.174	82	755	113.250	89	-3,6	-3,6	-7,9
3	Ryanair	624	117.936	139	661	124.929	129	-5,6	-5,6	7,8
4	Easyjet	374	58.744	47	250	38.982	37	49,6	50,7	27,0
5	flybe	113	8.630	12	109	8.284	12	3,7	4,2	0,0
6	Intersky	92	4.968	10	100	5.400	13	-8,0	-8,0	-23,1
7	Wizz	62	11.160	19	57	10.260	15	8,8	8,8	26,7
8	Aer Lingus	54	9.396	6	60	10.440	8	-10,0	-10,0	-25,0
9	Air Baltic	45	4.032	6	51	6.596	7	-11,8	-38,9	-14,3
10	Norwegian	32	5.270	7	32	5.050	7	0,0	4,4	0,0
11	fly Niki	32	4.246	4	33	4.680	5	-3,0	-9,3	-20,0
12	Wizz (Ukraine)	17	3.060	6	12	2.160	4	41,7	41,7	50,0
13	Corendon	7	1.110	7	0	0	0	100,0	100,0	100,0
14	bmybaby	7	985	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
15	Jet2	6	888	1	6	888	1	0,0	0,0	0,0
16	Transavia	5	610	2	14	1.736	4	-64,3	-64,9	-50,0
17	Blue Air	4	606	2	4	492	1	0,0	23,2	100,0
18	Air Arabia Maroc	3	450	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
19	Iceland Express	3	447	2	3	444	2	0,0	0,7	0,0
20	Windjet	2	360	1	2	360	1	0,0	0,0	0,0
		<b>4.096</b>	<b>632.117</b>	<b>520</b>	<b>4.156</b>	<b>648.478</b>	<b>513</b>	<b>-1,4</b>	<b>-2,5</b>	<b>1,4</b>

Tabelle 1: **Ranking der Low Cost Carrier 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 unterliegen der Doppelzählung

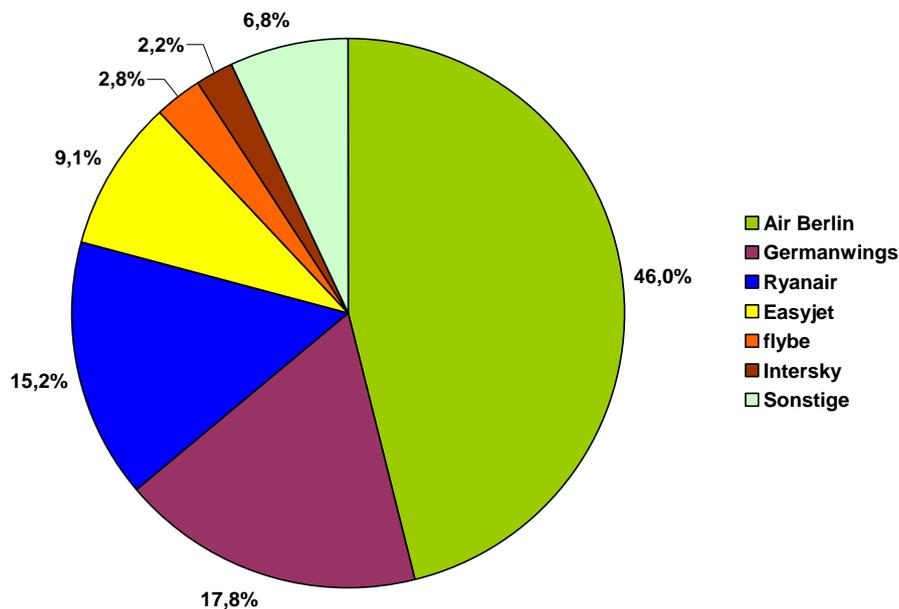


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2011)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		01/2011			01/2010			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.849	279.640	107	2.024	307.840	114	-8,6	-9,2	-6,1
2	Großbritannien	487	69.075	55	480	69.243	52	1,5	-0,2	5,8
3	Italien	305	49.588	67	261	44.375	65	16,9	11,7	3,1
4	Spanien	300	53.230	66	272	49.364	62	10,3	7,8	6,5
5	Österreich	285	39.612	30	294	43.338	30	-3,1	-8,6	0,0
6	Schweiz	137	21.646	10	117	17.952	9	17,1	20,6	11,1
7	Irland	74	13.176	9	76	13.689	11	-2,6	-3,7	-18,2
8	Schweden	64	10.895	15	76	13.369	15	-15,8	-18,5	0,0
9	Russland	62	10.512	9	57	9.508	9	8,8	10,6	0,0
10	Polen	61	10.629	18	86	14.618	24	-29,1	-27,3	-25,0
11	Norwegen	61	10.503	13	51	8.465	12	19,6	24,1	8,3
12	Frankreich	60	9.181	10	56	8.356	9	7,1	9,9	11,1
13	Lettland	53	5.659	8	54	7.646	8	-1,9	-26,0	0,0
14	Dänemark	33	5.064	4	26	4.080	3	26,9	24,1	33,3
15	Portugal	31	5.559	10	25	4.497	8	24,0	23,6	25,0
16	Ungarn	26	4.040	6	22	3.382	5	18,2	19,5	20,0
17	Rumänien	24	3.966	8	21	3.312	7	14,3	19,7	14,3
18	Finnland	24	4.132	5	23	3.769	4	4,3	9,6	25,0
19	Marokko	19	3.474	8	13	2.457	5	46,2	41,4	60,0
20	Ukraine	17	3.060	6	15	2.610	4	13,3	17,2	50,0
21	Serbien	17	2.642	8	17	2.598	10	0,0	1,7	-20,0
22	Niederlande	17	2.482	3	5	624	2	240,0	297,8	50,0
23	Griechenland	17	2.673	6	12	1.827	5	41,7	46,3	20,0
24	Kroatien	16	2.400	5	18	2.700	6	-11,1	-11,1	-16,7
25	Belgien	13	2.028	1	7	1.092	1	85,7	85,7	0,0
26	Litauen	12	2.153	4	14	2.163	4	-14,3	-0,5	0,0
27	Bulgarien	9	1.530	3	7	1.170	2	28,6	30,8	50,0
28	Türkei	7	1.054	7	3	450	1,0	133,3	134,2	600
29	Tschechien	6	900	1	11	1.806	2	-45,5	-50,2	-50,0
30	Island	3	447	2	3	444	2	0,0	0,7	0,0
31	Estland	3	567	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
32	Israel	2	300	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
33	Bosnien	2	300	1	4	600	2	-50,0	-50,0	-50,0
34	Slovakei	0	0	0	6	1.134	2	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>4.096</b>	<b>632.117</b>	<b>507</b>	<b>4.156</b>	<b>648.478</b>	<b>495</b>	<b>-1,4</b>	<b>-2,5</b>	<b>2,4</b>

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

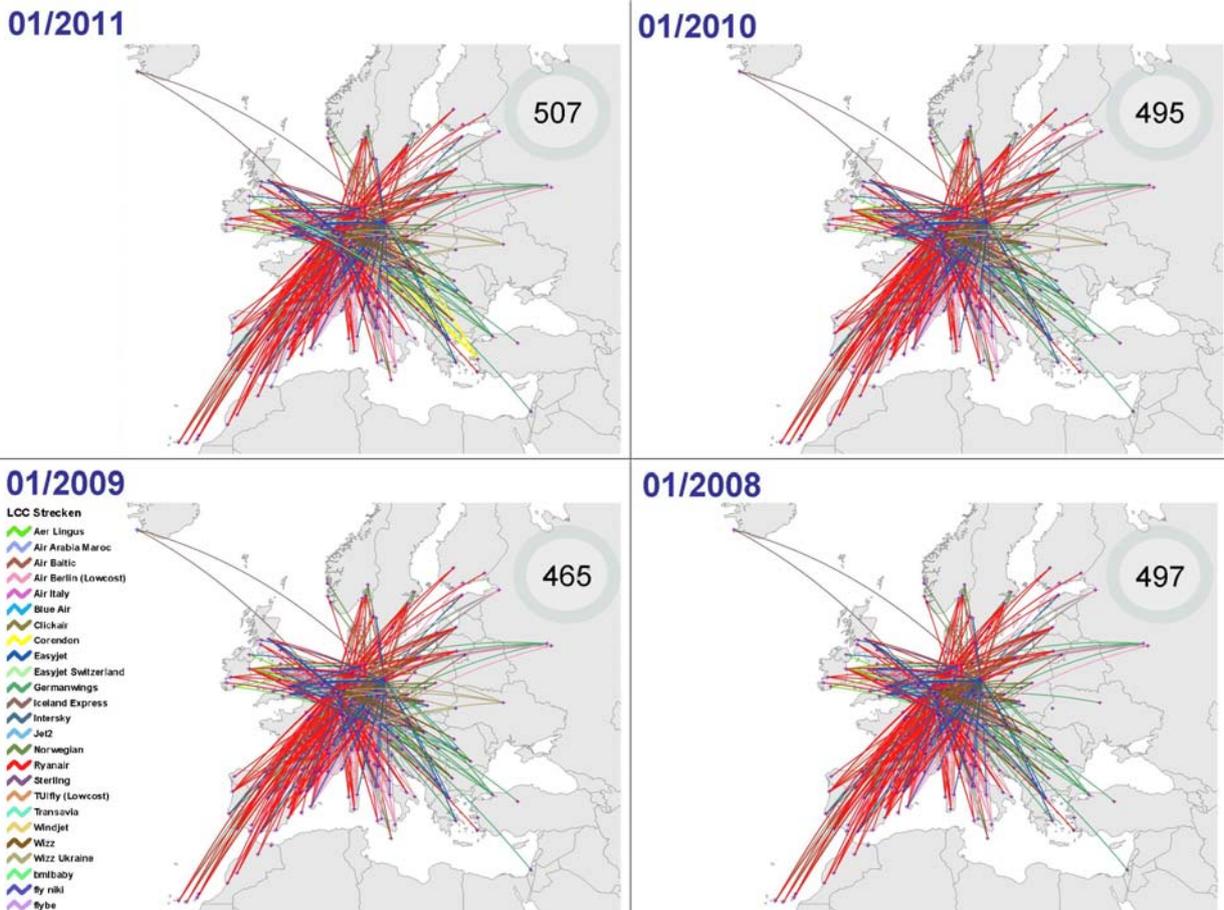


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

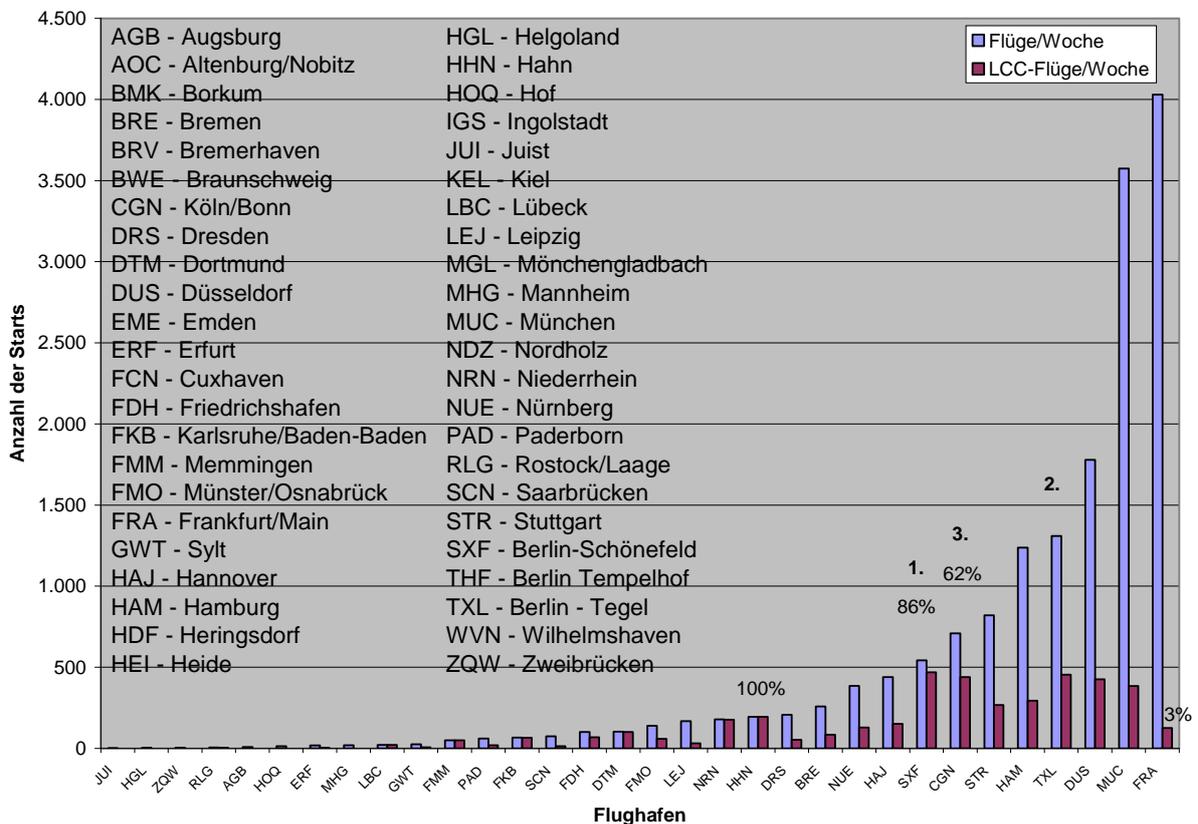


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2011

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere 2010 (in Tsd.)		Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC	
DUS	18.943,7	7.179,0	37,9
CGN	9.806,3	7.086,5	72,3
TXL	14.991,1	7.044,9	47,0
SXF	7.270,0	6.107,6	84,0
MUC	34.598,6	6.079,3	17,6
HAM	12.918,3	5.166,7	40,0
STR	9.162,2	4.296,7	46,9
HHN	3.463,6	3.456,4	99,8
NRN	2.889,7	2.814,3	97,4
HAJ	5.016,9	2.184,9	43,6
NUE	4.034,1	2.164,2	53,6
FRA	52.710,2	1.891,7	3,6
DTM	1.740,6	1.656,6	95,2
BRE	2.663,9	1.631,1	61,2
FKB	1.168,4	1.098,9	94,1
FMM	906,5	862,8	95,2
FMO	1.312,7	823,9	62,8
DRS	1.803,5	789,5	43,8
LEJ	1.847,2	642,2	34,8
PAD	1.008,0	634,3	62,9
LBC	537,6	531,8	98,9
FDH	581,4	443,2	76,2
ERF	309,8	164,7	53,2
SCN	420,1	164,3	39,1
ZQW	246,9	132,1	53,5
RLG	162,5	128,9	79,3
<b>Gesamt</b>	<b>190.513,7</b>	<b>65.176,6</b>	<b>34,2</b>

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2010 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Carrier Markt in Deutschland		
Flughafen	Passagiere im innerdeutschen Verkehr im Jahr 2010 (in Tsd.)	Anteil LCC am innerdeutschen Verkehr
MUC	3.911	41,9
TXL	3.398	50,5
HAM	2.694	48,2
CGN	2.583	73,3
DUS	2.277	51,8
STR	1.819	62,7
SXF	1.412	98,2
NUE	857	56,2
FRA	680	10,9
DRS	518	44,4
HAJ	504	43,0
FMM	485	99,2
FKB	296	99,5
HHN	254	99,6
LEJ	251	36,7
BRE	238	26,7
FDH	206	78,5
DTM	189	99,8
NRN	165	99,9
FMO	117	47,9
ZQW	101	91,5
SCN	94	48,7
RLG	69	89,8
PAD	41	25,8
ERF	27	63,3
LBC	9	100,0
<b>Gesamt</b>	<b>23.430</b>	<b>48,7</b>

Tabelle 4: Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und LCC-Anteil im Jahr 2010 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/ 2011		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	7.695	1.454.355	1.593
2	Easyjet	6.630	1.050.628	779
3	Air Berlin Euro Shuttle	2.825	439.212	312
4	flybe	2.793	206.796	251
5	Norwegian	1.970	322.505	281
6	Aer Lingus	1.400	220.600	137
7	Vueling	1.291	232.380	123
8	Wizz	1.180	212.400	332
9	Germanwings	1.032	154.748	137
10	Air Baltic	913	80.878	121
11	Meridiana	812	119.418	122
12	Windjet	403	65.852	50
13	Transavia	361	50.890	88
14	fly Niki	348	52.936	59
15	bmybaby	324	47.170	58
16	Sky Express	245	29.400	21
17	Blue Air	233	39.212	21
18	Volareweb	226	30.756	26
19	Jet 2	190	29.828	70
20	Blu Express	160	23.752	44
21	Air Italy	154	23.544	29
22	Intersky	108	5.832	12
23	Transavia.France	90	16.668	26
24	flybaboo	82	6.068	16
25	Wizz Ukraine	68	12.240	22
26	Corendon	66	10.753	47
27	jet4you	65	11.245	18
28	AviaNova	62	9.300	14
29	Air Arabia Maroc	54	8.100	20
30	Iceland Express	44	6.511	18
31	Transavia Denmark	10	1.732	8
32	AirAsiaX	9	2.160	1
33	flydubai	8	1.440	3
34	Wizz Bulgaria	6	1.080	2
	<b>Summe</b>	<b>31.857</b>	<b>4.980.389</b>	<b>4.861</b>

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2011 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	01/2011		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	7.501	1.007.684	824
2	IT	4.689	780.491	666
3	ES	4.244	757.089	659
4	DE	4.096	632.117	507
5	FR	1.748	286.215	299
6	NO	1.348	223.207	159
7	IE	1.342	230.948	143
8	CH	817	125.539	100
9	NL	703	110.393	110
10	AT	564	81.645	90
11	SE	542	89.291	96
12	PL	514	92.009	151
13	PT	486	83.831	88
14	LV	471	48.310	64
15	BE	454	80.042	75
16	RU	436	57.652	52
17	DK	386	60.510	56
18	RO	281	46.738	65
19	FI	184	22.124	38
20	HU	152	25.892	32
21	CZ	137	22.953	30
22	LT	137	16.800	27
23	EE	83	8.642	12
24	TR	77	12.328	36
25	BG	72	12.204	22
26	GR	66	10.713	17
27	MT	63	11.352	24
28	SK	55	10.395	14
29	UA	48	8.242	14
30	RS	42	6.485	17
31	CY	35	6.165	10
32	HR	23	3.564	7
33	IS	21	3.129	7
34	MD	9	1.218	3
35	SI	8	1.248	2
36	GI	7	1.092	1
37	BY	4	184	1
38	GE	4	568	1
39	AM	3	540	1
40	AZ	3	540	1
41	BA	2	300	1
	<b>Summe</b>	<b>31.857</b>	<b>4.980.389</b>	<b>4.522</b>

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2011. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

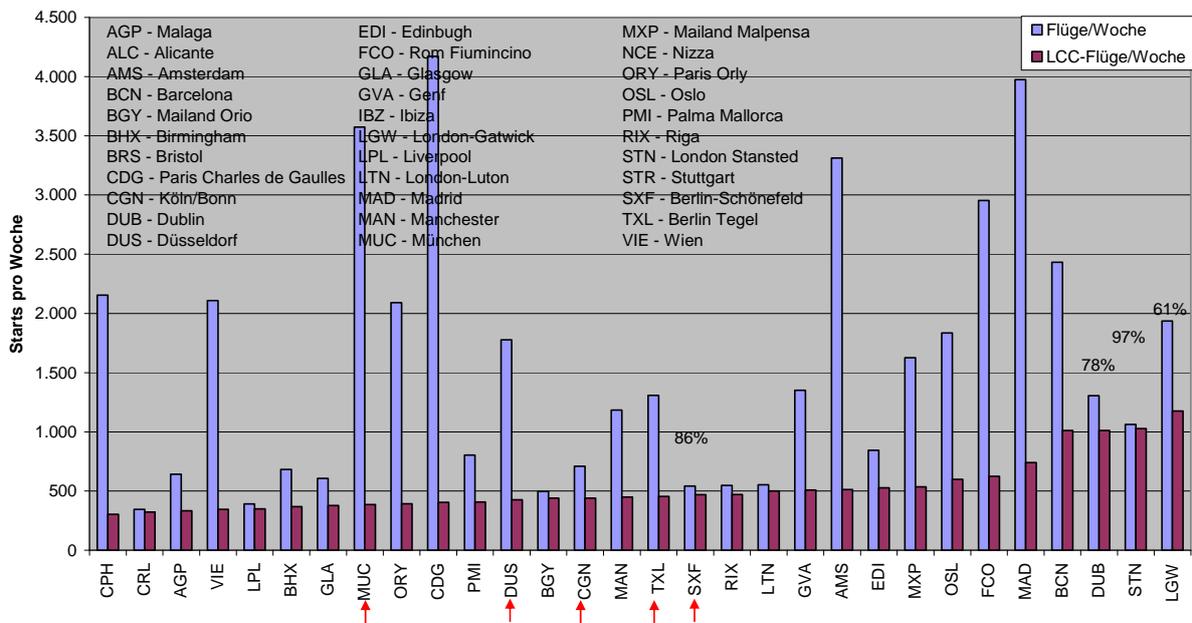


Abbildung 4: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Januar 2011

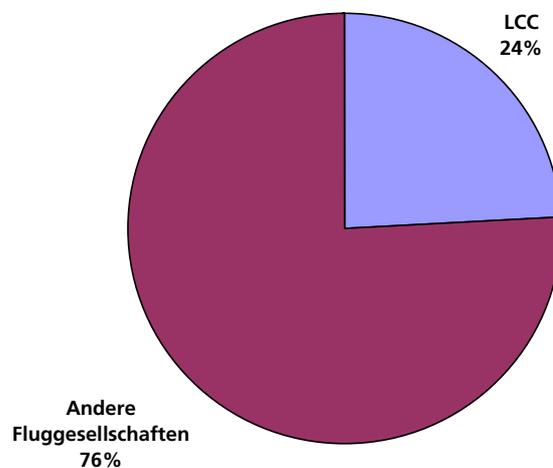


Abbildung 5: Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2011

**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)