



Keine weiteren Zuwächse im Low Cost-Segment des Luftverkehrs - mögliche Folge der neuen Luftverkehrssteuer

Donnerstag, 28. April 2011

Nach mehr oder minder kontinuierlichen Zuwachsraten in den Jahren 2002 bis 2010 verzeichnet das Low Cost-Segment des Luftverkehrs mittlerweile eine rückläufige Tendenz. Eine der Ursachen hierfür kann die seit dem 1. Januar 2011 neu eingeführte Luftverkehrssteuer sein, die in drei Stufen gestaffelt ist. Während für Flüge ins Ausland diese Steuer nur einmal gezahlt werden muss, fällt sie für innerdeutsche Reisen durch Hin- und Rückflug gleich zweimal an. So weist besonders der innerdeutsche Verkehr der Low Cost Carrier (LCC) einen Rückgang von über acht Prozent bei den Starts auf. Dies ist eine der Kernaussagen aus dem neuen "Low Cost Monitor", den das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) jetzt veröffentlicht hat.

Nach einer starken Zunahme in den Jahren 2002 bis 2007, einer Abschwächung im Jahr 2008 und einem tiefen Einbruch im Frühjahr 2009 ist seit Anfang 2010 wieder ein Wachstum im Low Cost-Verkehr festzustellen, das sich in den Sommermonaten 2010 verstärkt fortsetzte. Im Frühjahr 2011 wird dieses Wachstum jedoch stark gebremst und es sind teilweise sogar wieder rückläufige Wachstumsraten festzustellen. Während die Anzahl der angebotenen Strecken der Low Cost Carrier in Deutschland mit 507 unterschiedlichen Strecken geringfügig über dem Wert von 2010 liegt und damit gleichzeitig einen neuen Höchstwert für ein Winterhalbjahr darstellt, gibt es dagegen einen Rückgang bei den angebotenen Flügen und Sitzplätzen.

Positive Wachstumsrate nach 15 Monaten erstmals gebremst

Im Januar 2011 gab es 20 Low Cost-Fluggesellschaften in Deutschland, die insgesamt rund 4100 Flüge angeboten haben. Das sind fast 1,5 Prozent weniger Flüge als im Jahr davor. Somit ist die seit rund 15 Monaten feststellbare positive Wachstumsrate erst einmal gebremst.

Gemessen an der Zahl der Flüge (Starts im Januar) stellt das Low Cost-Segment von Air Berlin trotz eines Rückgangs gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit Abstand das größte Low Cost-Angebot aller Low Cost Carrier in Deutschland dar. Das ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass dabei zahlreiche Strecken von TUIfly übernommen worden sind. Diverse hoch frequentierte innerdeutsche Verbindungen sind schon zu einem früheren Zeitpunkt durch die Übernahme der Fluggesellschaft dba in das Netz von Air Berlin integriert worden.

Im Vergleich zum Vorjahr gab es daneben besonders bei Ryanair und Easyjet mit jeweils zehn neuen Strecken eine größere Zunahme in diesem Bereich. Während auch einige kleinere Gesellschaften ihr Streckenangebot erhöhten, gab es Rückgänge bei Air Berlin und Germanwings. Das gesamte Flugangebot reduzierte sich seit Einführung der neuen Luftverkehrssteuer in Deutschland um 60 Flüge pro Woche, lediglich Easyjet führte eine nennenswerte Erhöhung durch. Insgesamt vereinen die sechs größten Low Cost Carrier (Air Berlin (Low Cost Segment), Germanwings, Ryanair, Easyjet, flybe, Intersky; sortiert nach Anzahl ihrer Abflüge) in diesem Frühjahr 93 Prozent des LCC-Marktes auf sich. Während sich einige Gesellschaften in Zeiten der Wirtschaftskrise vom deutschen Markt zurückgezogen haben, entdecken andere kleinere Low Cost Carrier neue Nischen im Verkehr mit Deutschland.

Allerdings mussten sich in den vergangenen Monaten auch Airlines vollständig aus dem Low Cost-Markt zurückziehen beziehungsweise sogar Insolvenz (zum Beispiel Star1 Airlines) anmelden. Zudem verschmelzen die Geschäftsmodelle einiger Gesellschaften durch Annäherung von Low Cost- und traditionellen Linienfluggesellschaften und erschweren somit eine eindeutige Zuordnung. Dies trifft besonders auf die Fluggesellschaft Air Berlin zu, die als

Hybridcarrier neben dem Low Cost-Segment auch traditionellen Linien- und Charterverkehr durchführt.

Zuwachs bei den Streckennetzen

Im Januar 2011 wurden insgesamt 507 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind zwölf Strecken (ein Zuwachs von 2,4 Prozent) mehr als im Winter 2010 und sogar zehn mehr als im Jahr 2008, als der bisherige Höchststand bei den Winterwerten seit Einführung der Low Cost-Angebote vor rund neun Jahren erreicht wurde. Es wurden in dem Zeitraum keine weiteren deutschen Flughäfen in das Netz der Low Cost Carrier integriert. Mit Beginn des Sommerflugplans kommt jedoch Magdeburg-Cochstedt hinzu. Neue Ziele wurden besonders in Süd- und Osteuropa angefliegen, aber auch die Grenze in den Nahen Osten und nach Nordafrika wird immer mehr überschritten. Starke Zuwächse gab es unter anderem an den Flughäfen Hannover, Berlin-Schönefeld und Niederrhein, einen Rückgang dagegen an den Flughäfen Köln, Hahn, Hamburg, Memmingen und Lübeck.

Die Durchschnittspreise der bedeutendsten Low Cost-Anbieter auf dem deutschen Markt variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Vorausbuchungszeitraum. Zu den veröffentlichten Nettopreisen kommen jeweils deutliche Zuschläge in Form von Steuern und Gebühren sowie bei einigen Fluggesellschaften auch noch Kerosinzuschlag oder Servicegebühr hinzu. So wurden in einer etwa zehnpromzentigen Stichprobe aller Low Cost-Strecken Deutschlands die Flugpreise für verschiedene Zeitpunkte ermittelt. Die auf diese Art bestimmten Durchschnittspreise für eine Strecke variieren im Frühjahr 2011 zwischen circa 31 Euro und 67 Euro bei den Nettopreisen und zwischen 46 Euro und 110 Euro bei den Endpreisen.

LCC-Segment hat rund 34 Prozent Marktanteil

Im Jahr 2010 nutzten auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen über 65 Millionen Passagiere die Angebote von Low Cost-Airlines für ihre Flugreisen. Bei einem lokalen Gesamtpassagieraufkommen von über 190 Millionen Passagieren auf den betrachteten Verkehrsflughäfen beträgt der Marktanteil des LCC-Segments somit rund 34 Prozent. Insgesamt hatten die Berliner Flughäfen zusammen genommen mit über 13 Millionen Passagieren im Low Cost-Verkehr das höchste Aufkommen aller Flughäfen in Deutschland.

Die Betrachtung des gesamten europäischen Marktes zeigt weiterhin die Marktführerschaft der beiden Fluggesellschaften Ryanair und Easyjet, die zusammen über 42 Prozent der Low Cost-Flüge anbieten. Mit über 7600 Starts sowie rund 1400 Strecken verfügt Ryanair über das größte Verkehrsangebot, vor Easyjet, Flybe und dem Low Cost-Segment von Air Berlin. Das Zielland Nummer eins bei den Low Cost Carriern bleibt Großbritannien, das mit weitem Abstand die meisten Flüge aufweist. Auf den nächsten Plätzen folgen Italien, Deutschland und Spanien. Inzwischen ist London-Gatwick der Flughafen mit dem größten Aufkommen an Low Cost-Flügen und hat damit London-Stansted auf den zweiten und Dublin auf den dritten Platz verdrängt. Berlin-Schönefeld ist im europäischen Vergleich auf Rang 14 vorgerückt, gefolgt von Berlin-Tegel auf Platz 15 und Köln/Bonn auf Rang 17.

Im Europaverkehr hat sich der Anteil des LCC-Marktes von rund 26 Prozent bei den Flugangeboten im Vergleichszeitraum des letzten Jahres auf 24 Prozent verringert. Inzwischen gibt es Low Cost-Angebote in über 40 Ländern Europas, dabei werden auch die Grenzen nach Nordafrika und Asien immer mehr überschritten. Insgesamt ist mit 7,5 Prozent auch in Europa ein deutliches Streckenwachstum zu erkennen, allerdings gibt es im Gegensatz zu Deutschland hier auch einen Anstieg bei der Anzahl der Flüge.

Kontakte

Dr. Peter Berster
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Flughafenwesen und Luftverkehr
Tel.: +49 2203 601-4554
Fax: +49 2203 601-2377
peter.berster@dlr.de

Hans-Leo Richter
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Kommunikation
Tel.: +49 2203 601-2425

Abflugtafel am Flughafen Köln/Bonn



Flug Flight	Ziel Destination	Planmäßig Scheduled	Erwartet Expected
U 456	MARSEILLE	12:35	:
E 7726	PALMA DE MALLORCA	12:40	:
H 1271	MUE:CHEN	12:50	:
U 724	WARSAW-WARSCHAU	13:20	:
6 372	DANZIG	13:25	:
J 886	ROM-FIUMICINO	13:30	:
VG7222	VALLADOLID	13:55	:
4786	LONDON-HEATHROW	14:00	:
1123	MEMMINGEN	14:05	:
		14:20	:

Nach mehr oder minder kontinuierlichen Zuwachsraten in den Jahren 2002 bis 2010 verzeichnet das Low Cost-Segment des Luftverkehrs mittlerweile eine rückläufige Tendenz. Eine der Ursachen hierfür kann die seit dem 1. Januar 2011 neu eingeführte Luftverkehrssteuer sein, die in drei Stufen gestaffelt ist. Während für Flüge ins Ausland diese Steuer nur einmal gezahlt werden muss, fällt sie für innerdeutsche Reisen durch Hin- und Rückflug gleich zweimal an. So weist besonders der innerdeutsche Verkehr der Low Cost Carrier (LCC) einen Rückgang von über acht Prozent bei den Starts auf. Dies ist eine der Kernaussagen aus dem neuen "Low Cost Monitor", den das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) jetzt veröffentlicht hat.

Quelle: DLR (CC-BY 3.0).

Positive Wachstumsrate nach 15 Monaten erstmals gebremst



Im Januar 2011 gab es 20 Low Cost-Fluggesellschaften in Deutschland, die insgesamt rund 4100 Flüge angeboten haben. Das sind fast 1,5 Prozent weniger Flüge als im Jahr davor. Somit ist die seit rund 15 Monaten feststellbare positive Wachstumsrate erst einmal gebremst.

Quelle: DLR (CC-BY 3.0).

Kontaktdaten für Bild- und Videoanfragen sowie Informationen zu den DLR-Nutzungsbedingungen finden Sie im Impressum der Website des DLR.