

# MONITOR Luftverkehr und Low-Cost 1/2025

Luftverkehrsmarkt und Low-Cost-Angebote von Fluggesellschaften  
im deutschen, europäischen und globalen Luftverkehr (Winter/Frühjahr 2025)

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1. Entwicklung des Luftverkehrs	5
1.1. Aktuelle Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs	5
1.2. Aktuelle Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland und Europa	9
1.3. Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa – bisherige Entwicklung	11
2. Low-Cost-Angebote in Deutschland	16
2.1. Definition, Anzahl und Flottengröße der Low-Cost-Carrier	17
2.2. Ranking der Low-Cost-Carrier und Angebotsentwicklung	19
2.3. Marktanteile der Low-Cost-Carrier	21
2.4. Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland	21
2.4.1. Strecken	23
2.4.2. Wettbewerb	25
2.4.3. Flüge	25
2.4.4. Sitze	25
2.4.5. Zielländer	26
2.4.6. Flughäfen	26
2.5. Flugpreise ab Deutschland	30
2.5.1. Durchschnittspreise	30
2.5.2. Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum	30
2.6. Innerdeutscher Luftverkehr	31
2.7. Passagiernachfrage in Deutschland	32
3. Luftverkehr und Low-Cost im grenznahen Ausland	34
4. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa	36
5. Weltweiter Luftverkehr und Low-Cost	42

---

6. Kurzfassung	44
6.1. Entwicklung des Luftverkehrs	44
6.2. Low-Cost-Angebote in Deutschland	44
6.3. Luftverkehr und Low-Cost im grenznahen Ausland	45
6.4. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa und weltweit	45
7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	46
8. Impressum	47

## Einleitung

➔ Der Luftverkehr ist ein sich dynamisch entwickelnder Sektor des Verkehrsmarktes und unterliegt fortlaufend zahlreichen Veränderungen und Anpassungen. Dabei verändern sich auch die Herausforderungen und die sich daraus ergebenden Fragestellungen. Der Low-Cost-Markt stellt zwar mittlerweile ein bedeutendes Segment des Luftverkehrsmarktes dar, dennoch treten immer wieder Fragen zur Einordnung in den Gesamtmarkt auf – auch im internationalen Vergleich. Hinzu kommen verstärkt Anfragen zur Historie und zu strukturellen Veränderungen im Low-Cost-Verkehr. Diesen Informationsbedürfnissen soll mit diesem neu vorliegenden, umfangreicheren Bericht Rechnung getragen werden.

Der Bericht „**MONITOR Luftverkehr und Low-Cost**“ löst damit die rund 20 Jahre alte Serie „Low Cost Monitor“ des DLR ab. Die neue Publikation wird um weiterführende Analysen des Low-Cost-Marktes und seiner Einordnung in den Gesamtluftverkehr ergänzt.

Zunächst werden der gesamte Luftverkehrsmarkt sowie der weltweite Low-Cost-Markt mit seinen Besonderheiten auf Jahresbasis dargestellt (Quellen: Sabre MI und eigene Auswertungen). Im Anschluss erfolgt eine detaillierte Betrachtung des Low-Cost-Verkehrs in Deutschland und Europa – differenziert nach Saison (Sommer- oder Winterflugplan – in dieser Ausgabe zu einer Woche im Winterflugplan 2025, Quelle: OAG-Wochenflugpläne) und verschiedenen Marktmerkmalen. Den Abschluss bildet eine globale Betrachtung des Luftverkehrs im Monat Juni 2025. Diese globale Analyse auf Basis aktueller Daten wird zudem monatlich im separaten Bericht „[Global Aviation Monitor](#)“ veröffentlicht\*.

\* Der vom DLR-Institut für Luftverkehr herausgegebene „**Global Aviation Monitor**“ liefert monatlich aktualisierte Plandaten zum weltweiten Flugangebot und stellt damit eine wichtige Ergänzung zu bestehenden Quellen wie dem Statistischen Bundesamt oder dem Flughafenverband ADV dar. Da es sich hierbei um Plandaten handelt, steht diese Berichtsreihe bereits frühzeitig im laufenden Monat zur Verfügung. Aufgrund unterschiedlicher Datenquellen sowie der Unterscheidung zwischen Plan- und Ist-Daten kann es zu geringfügigen Abweichungen zwischen den einzelnen Analysen kommen.



Abflug/Departure				Counter	Remarks
Time Zeit	Flight Flug	Destination/via Richtung /über		Schalter	Bemerkungen
1555	FR 1148	Sofia			Ende Ein
1600	EZY4565	Amsterdam			Ende Ein
1600	FR 1576	Catania			Ende Ein
1610	EZY4264	Paris ORY			Einstieg
1615	FR 158	Alicante			Einstieg
		Palma Mallorca			Erwartet

# 1. Entwicklung des Luftverkehrs

## 1.1. Aktuelle Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs

➔ Der planmäßige Passagierluftverkehr in Deutschland und Europa wird von mehr als 300 Fluggesellschaften an über 600 Flughäfen durchgeführt. Weltweit sind es rund 4.000 Flughäfen und etwa 800 Fluggesellschaften. In seiner Entwicklung verzeichnet der Luftverkehr ein starkes und anhaltendes Wachstum, das lediglich durch einzelne größere regionale und globale Krisen zeitweise unterbrochen wurde. Nach jeder Krise setzte sich der Wachstumstrend nach kurzer Zeit wieder fort. Nach der bislang größten weltweiten Krise – der Corona-Pandemie – dauerte es rund fünf Jahre, bis das Vorkrisenniveau weitgehend wieder erreicht werden konnte. Im Jahr 2024 konnte das weltweite Passagieraufkommen erstmals wieder das Niveau von 2019 übertreffen und lag rund 2 % darüber. Insgesamt wurden rund 4,7 Milliarden Einsteiger gezählt (siehe **Abbildung 1**). In einigen Regionen und Ländern, etwa in Deutschland, hat sich der Luftverkehr jedoch bis heute noch nicht vollständig auf das Niveau von 2019 erholt. Hier wirken zusätzlich veränderte Rahmenbedingungen – wie etwa die Erhöhung der Luftverkehrsteuer – dämpfend auf die Entwicklung ein.

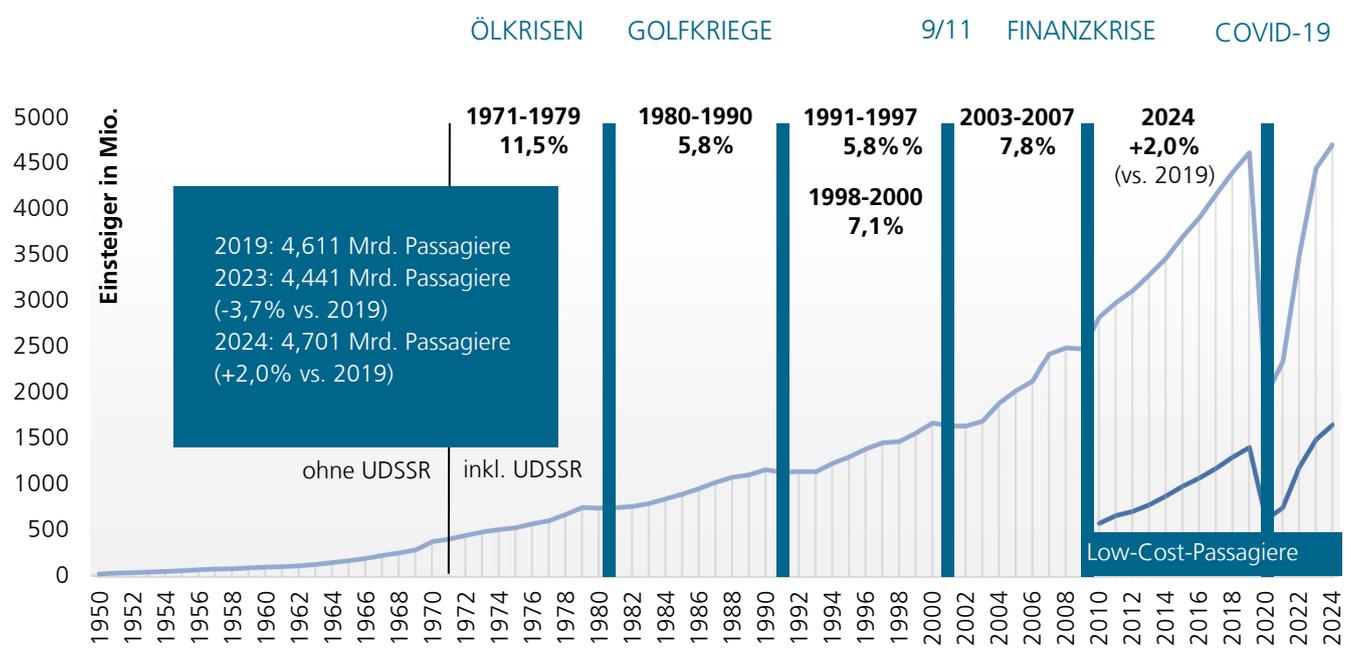
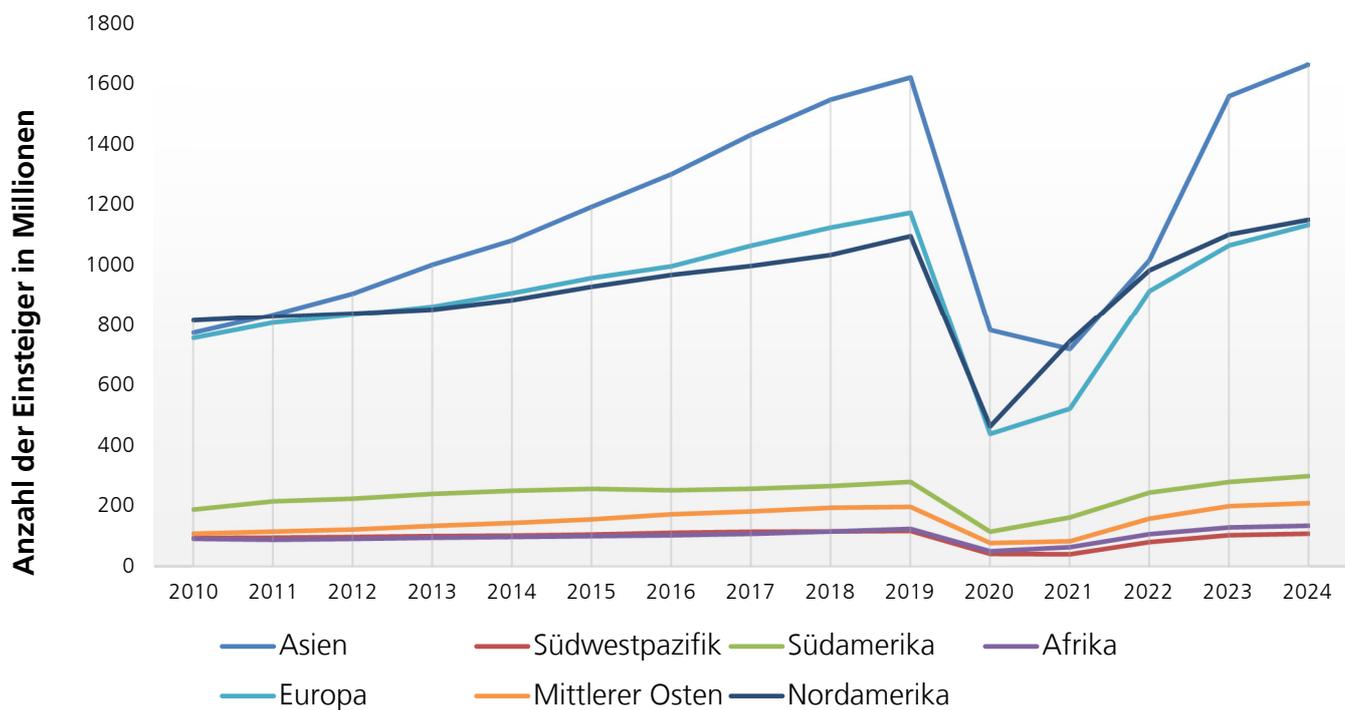
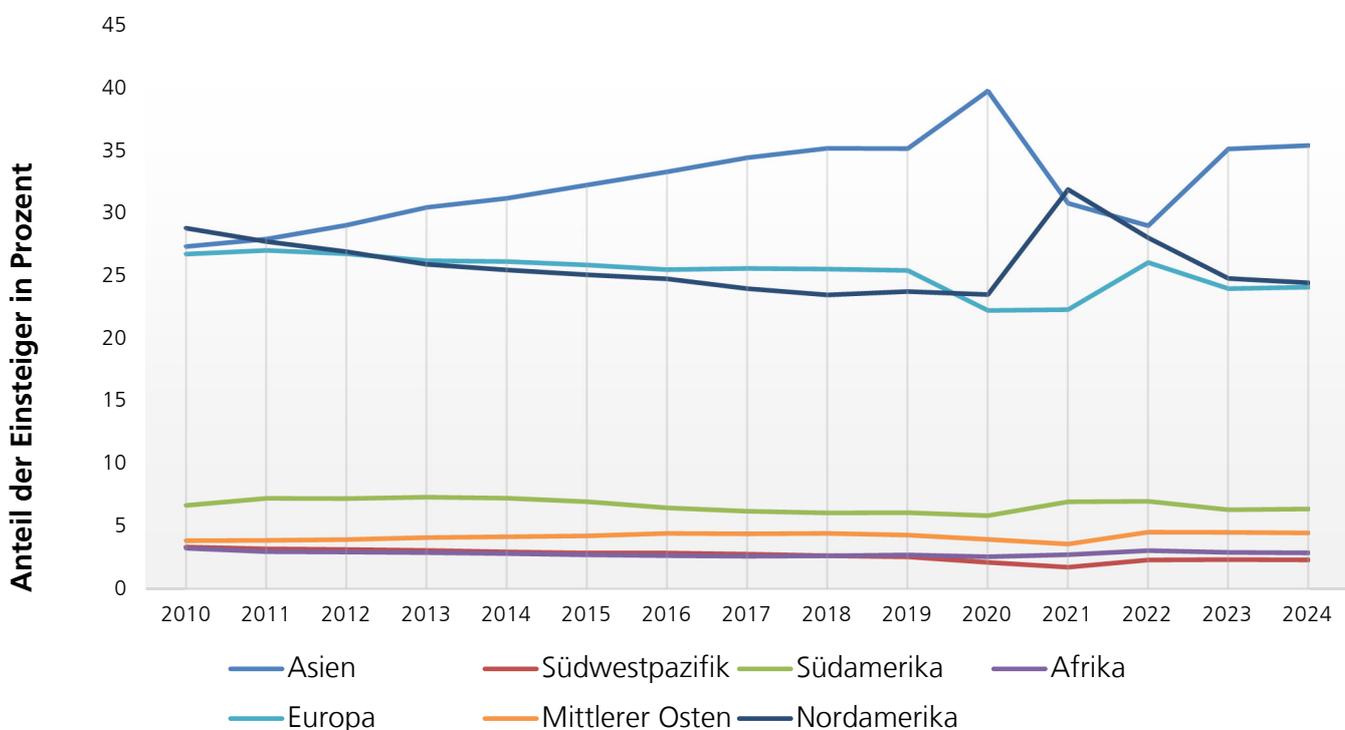


Abbildung 1: Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens (Einsteiger) (Quelle: ICAO, Sabre MI, DLR)

Das Passagieraufkommen (gemessen an Einsteigern) hat sich in den einzelnen Weltregionen unterschiedlich entwickelt. Bis zum Jahr 2010 war Nordamerika die Region mit dem höchsten Passagieraufkommen. Im Jahr 2011 lagen die drei großen Regionen – Nordamerika, Europa und Asien – dann nahezu gleichauf, jeweils bei rund 800 Millionen Passagieren (siehe **Abbildung 2**). In den folgenden Jahren verzeichnete Asien bis zur Corona-Pandemie 2019 ein besonders starkes Wachstum und konnte das Passagieraufkommen in diesem Zeitraum auf rund 1,6 Milliarden verdoppeln. Europa und Nordamerika entwickelten sich langsamer und erreichten Werte zwischen 1,1 und 1,2 Milliarden Passagieren. Inzwischen hat Asien auch das Vorkrisenniveau wieder überschritten und stellt heute mit einem Marktanteil von rund 35 % die weltweit führende Region dar. Nordamerika und Europa folgen mit jeweils knapp 25 % Anteil am globalen Passagieraufkommen (siehe **Abbildung 3**).

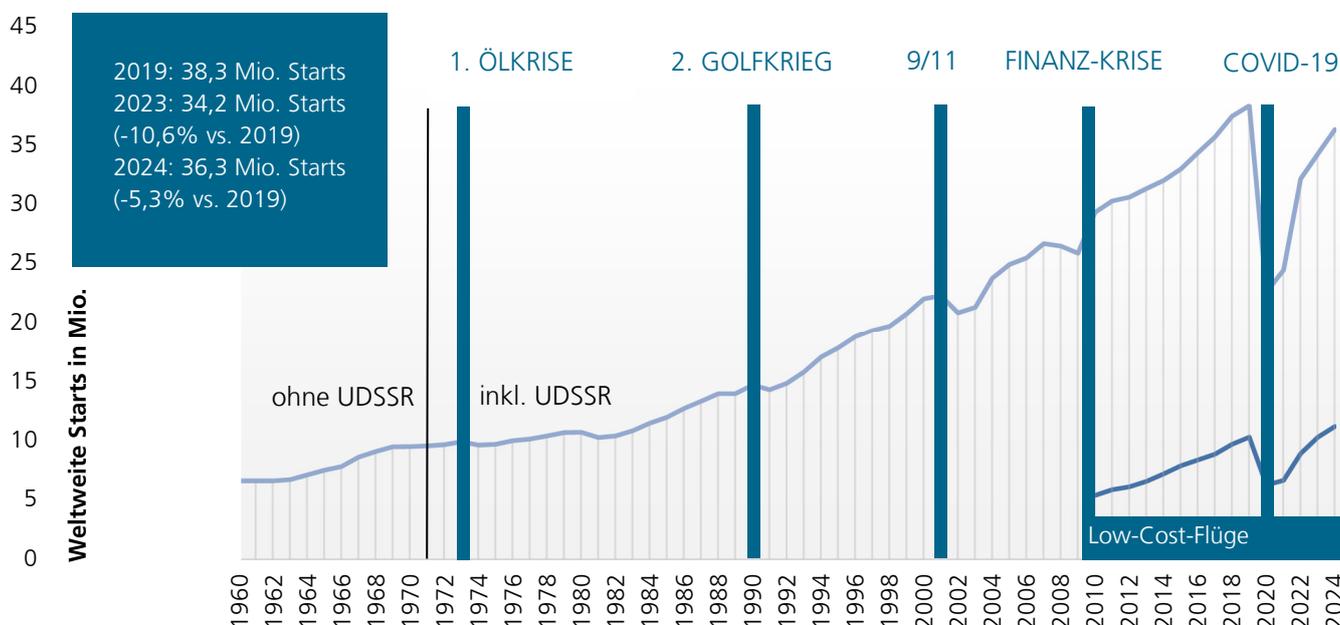


**Abbildung 2:** Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens nach Regionen  
(Quelle: Sabre MI, DLR)



**Abbildung 3:** Entwicklung der Anteile des Passagieraufkommens nach Regionen  
(Quelle: Sabre MI, DLR)

Im Jahr 2024 lag die Zahl der weltweiten Starts bei rund 36,3 Millionen und damit noch etwa 5 % unter dem Wert von 2019 (siehe **Abbildung 4**). Etwa 11 Millionen Flüge können dem Low-Cost-Sektor zugeordnet werden.



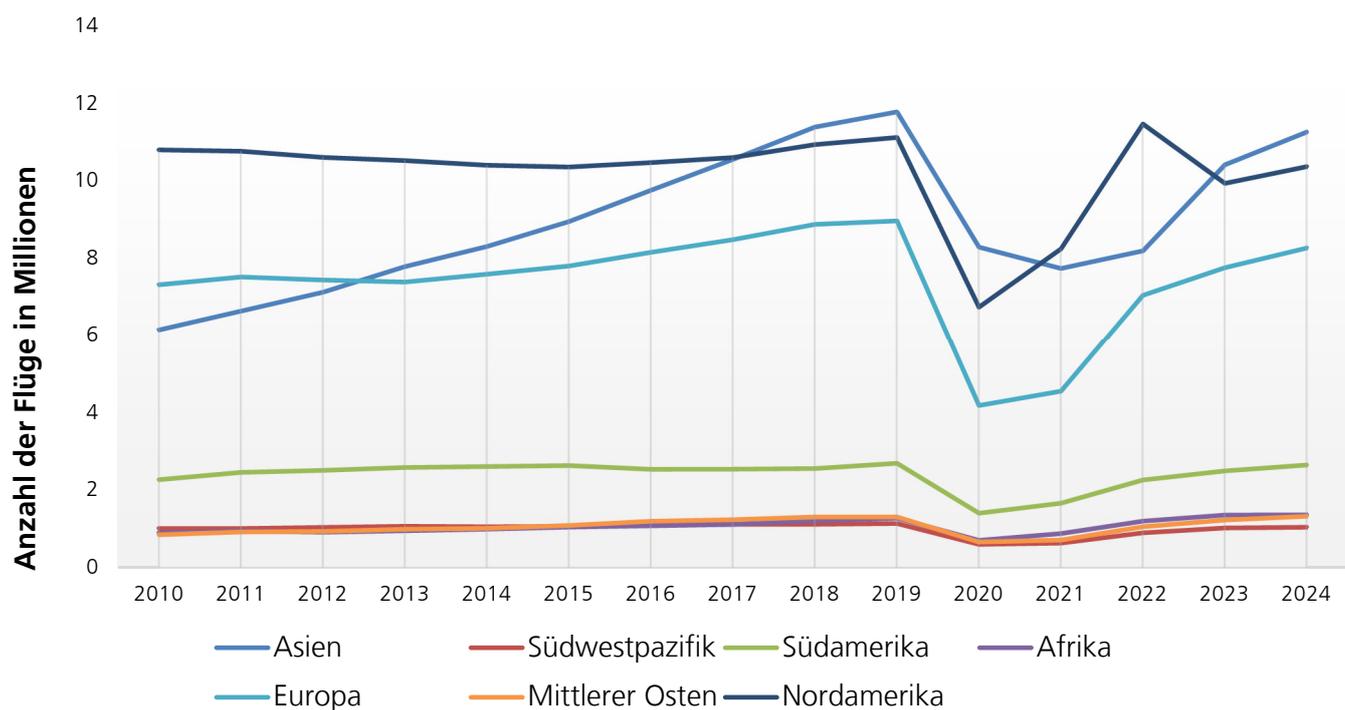
**Abbildung 4:** Entwicklung des weltweiten Flugbewegungsaufkommens  
(Quelle: ICAO, Sabre MI, DLR)

Allerdings gibt es auch Regionen – beispielsweise den Mittleren Osten – in denen das Vor-Corona-Niveau bereits wieder überschritten wurde (siehe **Abbildung 5**). Deutlich erkennbar ist zudem ein starker Anstieg der Flugbewegungen in Asien. Dort hat sich die Zahl der Starts von rund 6 Millionen im Jahr 2010 auf fast 12 Millionen im Jahr 2019 verdoppelt.

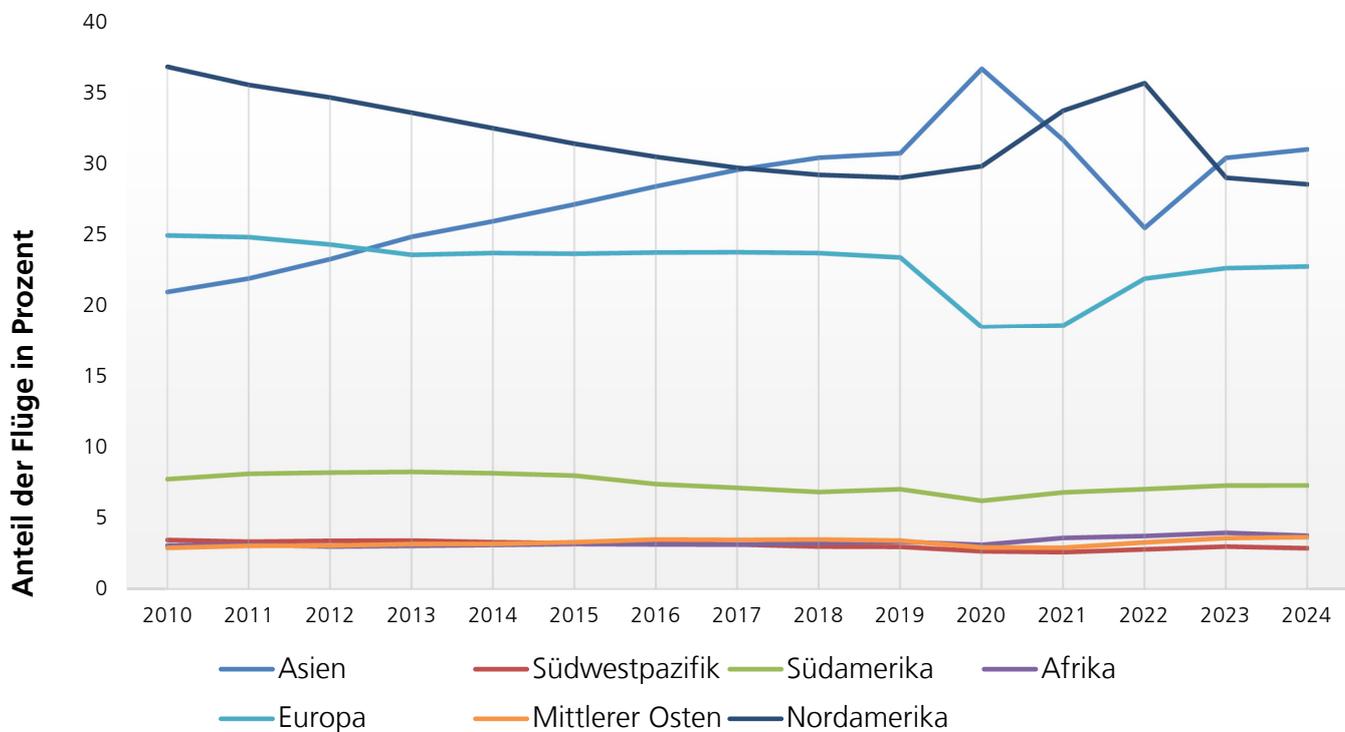
Im Gegensatz dazu ist die Anzahl der Flüge in Nordamerika im selben Zeitraum zeitweise rückläufig gewesen – trotz steigender Passagierzahlen. Dies lässt sich sowohl auf eine höhere Auslastung als auch auf den Einsatz größerer Flugzeuge zurückführen.

Im Jahr 2010 hatte der nordamerikanische Markt noch einen Anteil von 37 % an den weltweiten planmäßigen Passagierflügen, gefolgt von Europa mit 25 % und Asien mit 21 %. Im Jahr 2024 liegt Asien mit einem Anteil von 31 % nun vor Nordamerika (29 %) und Europa (23 %) (siehe **Abbildung 6**).

Auch der Low-Cost-Verkehr hat in diesem Zeitraum eine dynamische Entwicklung genommen. Im Jahr 2010 lag der Anteil von Low-Cost-Flügen in Asien, Europa und Nordamerika jeweils noch bei rund 20 %. Inzwischen liegt er in Asien und Europa bei etwa 35 %, in Nordamerika immerhin bei rund 25 %. Besonders stark war das Wachstum im Mittleren Osten: Dort ist der Anteil von rund 10 % im Jahr 2010 auf über 30 % im Jahr 2024 gestiegen (siehe **Abbildung 7**).



**Abbildung 5:** Entwicklung der Anzahl der Flüge nach Regionen  
(Quelle: Sabre MI, DLR)



**Abbildung 6:** Entwicklung der Anteile der Flüge nach Regionen  
(Quelle: Sabre MI, DLR)

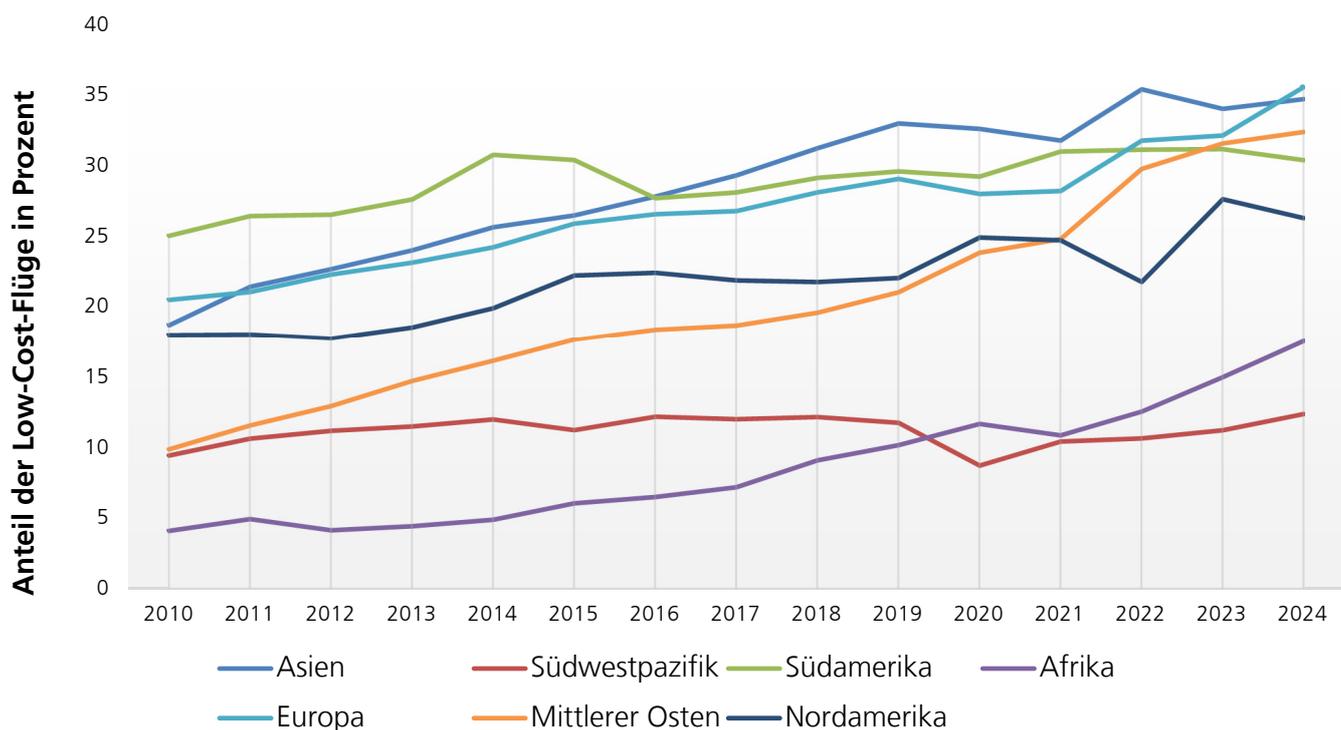


Abbildung 7: Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Flüge nach Regionen  
(Quelle: Sabre MI, DLR)

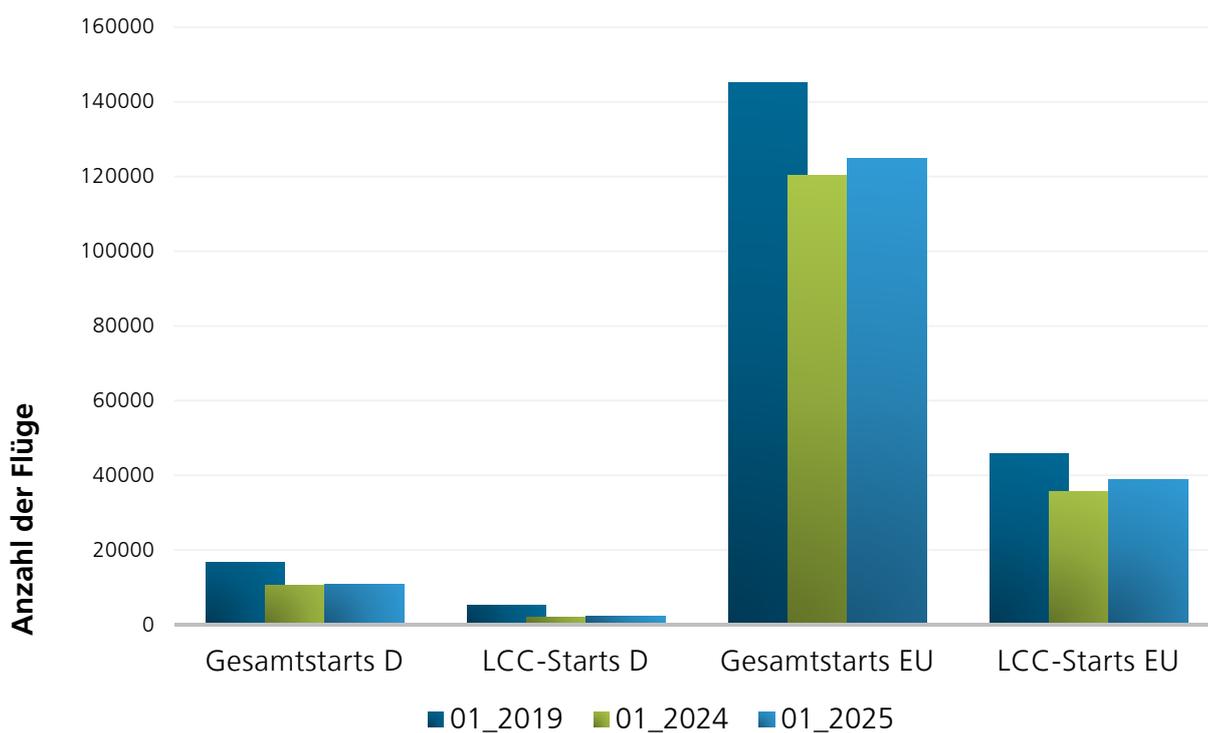
## 1.2. Aktuelle Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland und Europa

➔ Nach der Darstellung der jährlichen, weltweiten Gesamtaufkommen wird in diesem Kapitel detaillierter auf den Luftverkehr in Europa und Deutschland eingegangen. Dabei wird insbesondere der Winterflugplan 2025 näher analysiert.

Die folgenden Abbildungen zeigen die aktuelle Entwicklung des Luftverkehrs (**angebotene Flüge in einer Januarwoche 2025**) sowie das Low-Cost-Angebot in Deutschland und Europa im Vergleich zur Vorjahreswoche und zu vor der Corona-Pandemie (siehe **Abbildung 8**).

Während das gesamte Luftverkehrsangebot in Europa im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % gewachsen ist, liegt es noch immer rund 14 % unter dem Vorkrisenniveau. Der Low-Cost-Markt verzeichnet sogar ein Minus von etwa 15 % gegenüber dem Angebot von 2019.

In Deutschland ist das gesamte Luftverkehrsangebot im Januar 2025 gegenüber dem Vorjahr um rund 2,6 % gestiegen, liegt aber mit einem Rückgang von fast 35 % noch deutlich unter dem Wert von 2019. Auch das Low-Cost-Angebot liegt im Januar 2025 mit etwa 56 % deutlich unter dem Niveau von 2019 (siehe **Abbildung 9**).



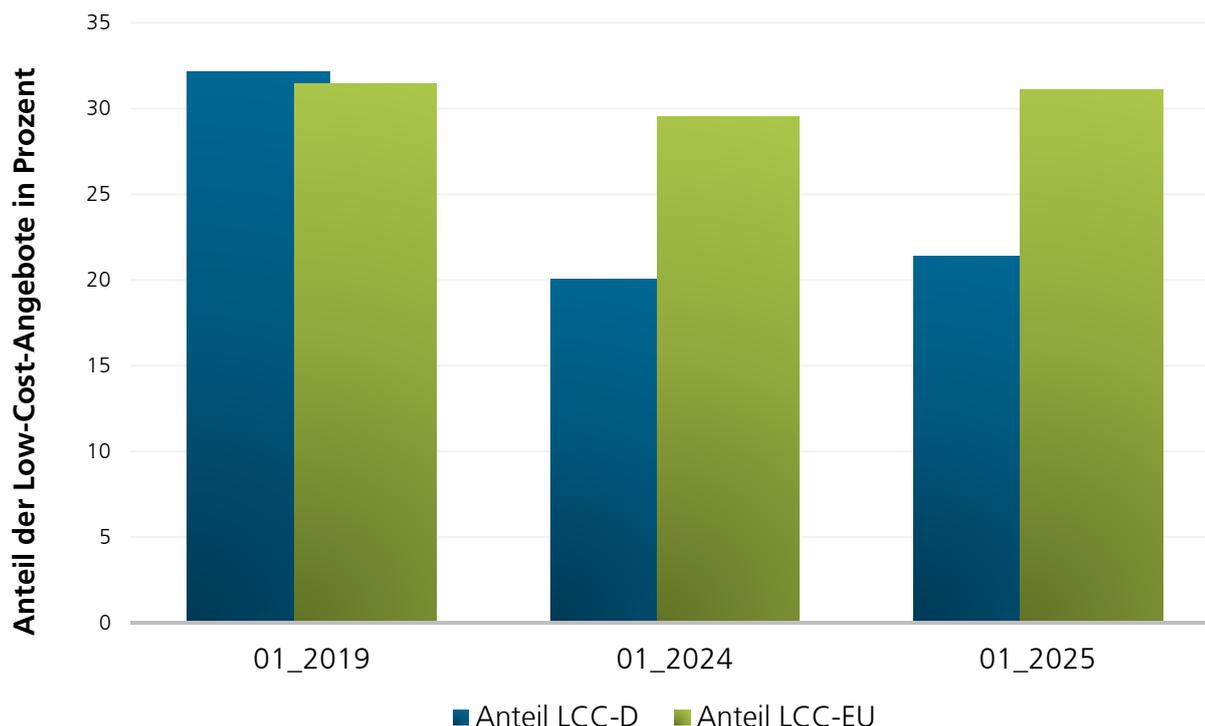
**Abbildung 8:** Entwicklung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)



**Abbildung 9:** Veränderung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

Während der Anteil der Low-Cost-Angebote am gesamten Luftverkehrsangebot in Europa im Januar zwischen 2019 und 2025 relativ konstant bei rund 30 % liegt, ist der entsprechende Anteil in Deutschland im selben Zeitraum von 32 % auf 21,4 % gesunken (siehe **Abbildung 10**).

Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass Europas größter Low-Cost-Anbieter, Ryanair, sein Angebot auf europäischer Ebene deutlich ausgeweitet hat (+12 %), während es in Deutschland im gleichen Zeitraum stark reduziert wurde (-33 %).



**Abbildung 10:** Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Angebote in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

### 1.3. Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa – bisherige Entwicklung

➔ 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 wurden neue Angebotskonzepte entwickelt. 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 in Deutschland: eine neue Entwicklungsphase, die **Phase 2**. 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 Germanwings, deren Betrieb in Eurowings integriert worden ist, 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 die Low-Cost-Aktivitäten bündeln soll und in die bereits 2018 Germanwings integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken-Low-Cost-Verkehren** 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 wurden die anderen geschlossen.

Im Juli 2021 wurde mit **Eurowings-Discover** eine neue Tochtergesellschaft gegründet, die zunächst von Frankfurt, später auch von München, touristische Ziele im Mittelmeerraum, dann aber besonders auch auf der Langstrecke anfliegen sollte und sich daher eher als Touristikfluggesellschaft versteht. Im Winter 2025 wurden 28 Ziele ab Frankfurt und acht Ziele ab München angefliegen.

Nicht nur Eurowings arbeitete 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 wiedereingestellt worden. Die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart wurden einige Zeit ausschließlich von Lauda bedient.

Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollten durch weitere Aktionen (z.B. 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 konnte. 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.

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 sind, konnte sich Ryanair zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten verschaffen, denn dadurch bekam die Fluggesellschaft unter anderem Zugang zu Touristik-Märkten, zum Beispiel 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 Feriengebiete im 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 vor allem Streitigkeiten um Zugeständnisse der Mitarbeitenden. 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.

Ryanair ist eine der ersten Gesellschaften, die nach den Corona-Lockerungen im Luftverkehr ihre Angebote ab Ende Juni/Anfang Juli 2021 verstärkt neu ausgebaut haben und mittlerweile schon weit über den Werten von 2019 liegen. Mit über 195 geplanten Flügen zu 42 Zielen ist Berlin im Winterflugplan 2025 neben Köln einer der größten Standorte der Fluggesellschaft in Deutschland. In Europa ist es London Stansted mit mehr als 1.000 Flügen zu mehr als 115 Zielen. Mit zahlreichen Preiskampagnen konnte Ryanair eigenen Angaben zufolge nach der Pandemie bereits im Quartal Juli-September 2021 wieder Gewinne erzielen. Für die kommenden Jahre geht man bei der Gesellschaft auch aktuell von einem starken **Wachstum** aus. Die derzeit (2024) rund 197 Millionen Passagiere pro Jahr sollen bis 2034 auf rund 300 Millionen Passagiere ansteigen. Dafür sind verstärkt neue Flugzeuge der Marke Boeing 737Max10 bestellt worden, die bei einer höheren Sitzplatzanzahl weniger Treibstoff verbrauchen sollen.

**Wizz Air** 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 stark durch die Gründung von Tochtergesellschaften. So wurde zum Beispiel 2022 die Tochter **Wizz Air Malta** neu gegründet. Während Wizz Air bis zur Corona-Pandemie seit Mai 2017 den Flughafen Frankfurt anflieg, hat auch sie sich von dort inzwischen wieder zurückgezogen.

**easyJet** ist ein Low-Cost-Carrier, der in Deutschland seit Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während die Gesellschaft bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Verkehrsanteil 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 jedoch stark das Streckennetz in Deutschland. Die zu Beginn der Pandemie gestrichenen innerdeutschen Flüge sollten ab Ende 2021 schrittweise wieder aufgenommen werden. Zunächst wurde dies auch auf der Strecke Berlin–Köln umgesetzt, allerdings strich easyJet im Jahr 2023 diese Verbindung wieder vollständig. Im Winter 2025 konnte die Anzahl der Flüge in Berlin im Vergleich zu 2024 wieder gesteigert werden. Gleichzeitig wurden die Strecken ausgebaut. Vor einiger Zeit wurde mit **easyJet Europe** eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet, um sich im Zusammenhang mit dem Brexit besser zu positionieren. Zusätzlich existiert auch noch **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 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 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 Corona-Krise die **Phase 3**, eine Neuausrichtung in der Entwicklung der Low-Cost-Carrier, begonnen, in der die Fluggesellschaften versuchen, sich neu zu positionieren. Dabei spielen Standortkosten, darin enthaltene regulative Kosten, die Konkurrenzsituation und Faktoren wie Personal, Fluggerät, der Sitz des Unternehmens, die Streckenauswahl und der Preiswettbewerb eine große Rolle.

Ryanair hat sein Angebot im Winter 2025 nochmals ausgeweitet, sodass die Zahl der Flüge in Europa inzwischen mehr als 10 % über dem Vor-Corona-Niveau von 2019 liegt. **Für das laufende Jahr haben jedoch mehrere Fluggesellschaften – darunter Eurowings und auch Ryanair – angekündigt, ihr Flugangebot in Deutschland zu reduzieren. Als Begründung führen sie insbesondere die aus ihrer Sicht zu hohen Gebühren und Steuern an.**

---

→ Die **Entwicklung der Low-Cost-Verkehre in Deutschland** begann mit ersten Angeboten von Debonair, die preiswerte Flüge ab Mönchengladbach anbot – parallel zu den Verbindungen etablierter Fluggesellschaften ab Düsseldorf (**Phase 1**). Auch Buzz und GO zählten zu den ersten Low-Cost-Carriern im deutschen Markt, verfügten jedoch zunächst nur über ein begrenztes Streckenangebot. Mit dem Markteintritt von Ryanair in Hahn sowie dem Start von Germanwings und HLX in Köln nahm das Angebot in den Folgejahren deutlich zu, bis es schließlich in eine Phase der Sättigung überging.

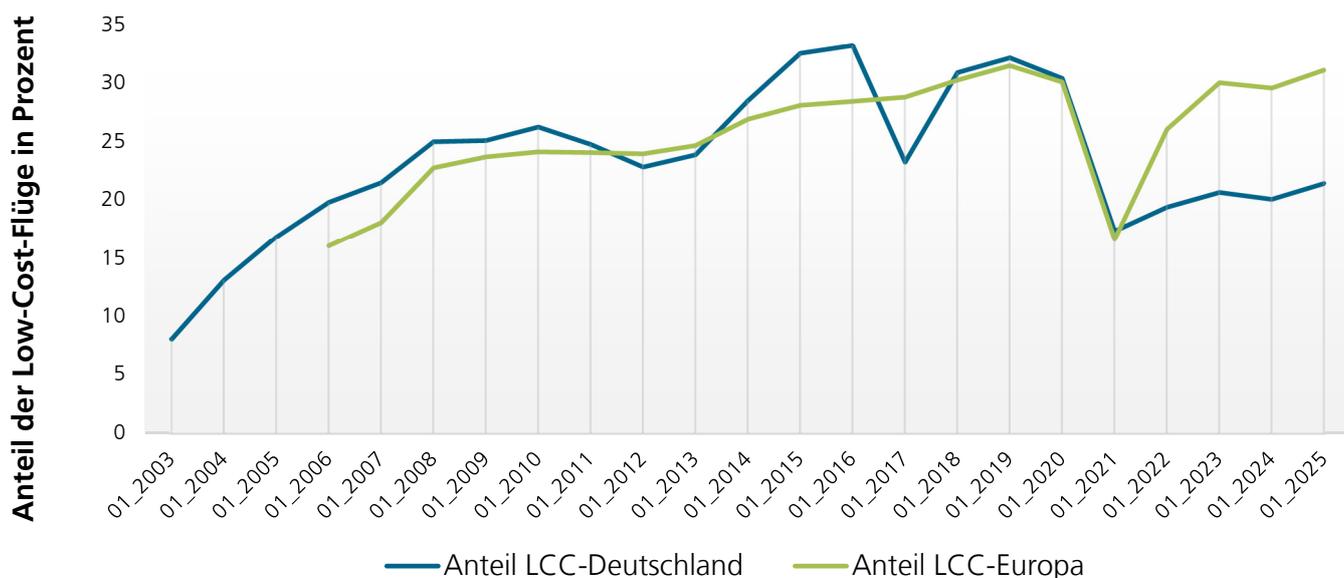
Ab 2013 setzte mit neuen Angebotskonzepten eine zweite Entwicklungsphase (**Phase 2**, siehe **Abbildung 11**) ein, die zu einem erneuten Wachstum führte. Diese Dynamik wurde im Jahr 2020 durch die Corona-Pandemie unterbrochen. Seit 2021 befinden sich die Low-Cost-Carrier auf dem deutschen Markt in einer **Phase 3**, in der sie ihre Strategien neu ausrichten und sich veränderten Marktbedingungen anpassen.

---



**Abbildung 11:** Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens (Starts) in Deutschland in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

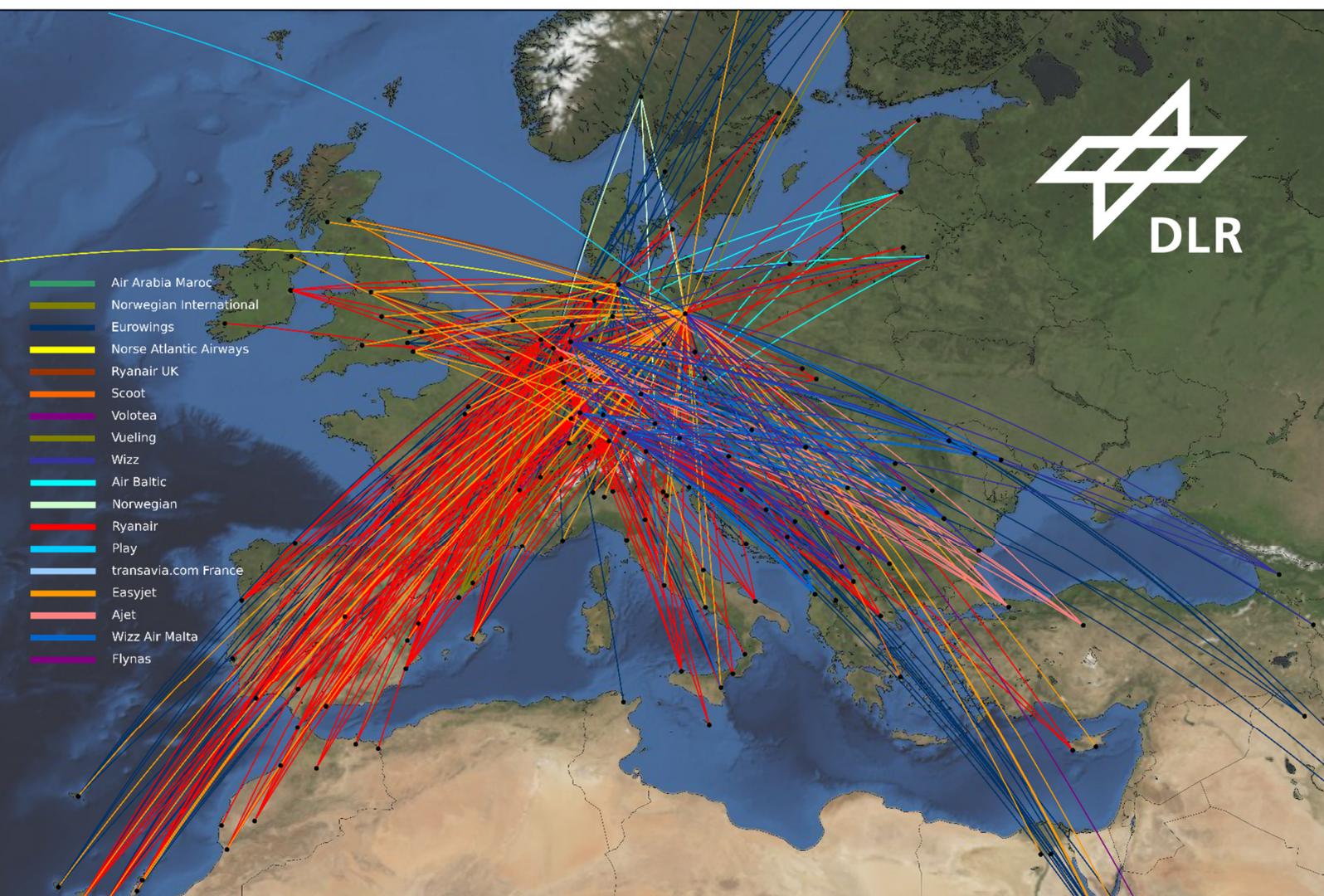
Die Entwicklung der Marktanteile von Low-Cost-Carriern in Deutschland und Europa verlief über einen längeren Zeitraum weitgehend parallel. Mit dem Wegfall eines Teils der Air-Berlin-Flüge im Jahr 2016 ging der Low-Cost-Anteil in Deutschland zunächst kurzfristig zurück, erreichte jedoch 2018/2019 wieder ein ähnliches Niveau wie in Europa – rund 33 %. Seit der Corona-Pandemie, ab 2021, zeigt sich jedoch eine differenzierte Entwicklung: Während sich der Marktanteil von Low-Cost-Carriern in Europa weiterhin auf dem Vor-Corona-Niveau von über 30 % hält, steigt der Anteil in Deutschland nur leicht an und liegt im Jahr 2024 bei lediglich 21,4 %. Einer der Hauptgründe dafür ist, dass Ryanair sein Angebot in Europa in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, es in Deutschland hingegen im Vergleich zu 2019 deutlich reduziert hat. Auch Eurowings hat sein Angebot nach der Pandemie erheblich zurückgefahren (siehe **Abbildung 12**).



**Abbildung 12:** Entwicklung der Marktanteile der Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

## 2. Low-Cost-Angebote in Deutschland

➔ Low-Cost-Angebote von Fluggesellschaften sind seit vielen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im **Winterflugplan 2025**. Die Passagierangaben beziehen sich auf das gesamte Jahr 2024.



**Abbildung 13:** Streckennetz der Low-Cost-Carrier im Verkehr mit Deutschland im Januar 2025 – 504 Strecken  
(Quelle: OAG, DLR)

**Hinweise zur Datengrundlage:** 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 dieses Berichts basieren, noch nicht enthalten sind. Daher kann es zu Abweichungen zwischen den vorab veröffentlichten Flugplänen und den tatsächlich durchgeführten Flügen kommen.

## 2.1. Definition, Anzahl und Flottengröße der Low-Cost-Carrier

➔ Die teilweise oder gänzlich im Low-Cost-Bereich tätigen Fluggesellschaften 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 15 der auf deutschen Flughäfen tätigen Fluggesellschaften, die ganz oder vorwiegend Low-Cost-Angebote vorhalten.**

In den vergangenen Jahren sind verstärkt Tochtergesellschaften gegründet worden. Daher können grundsätzlich 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. Diese Töchter operieren unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln. Die Tochtergesellschaften haben zudem ihren Geschäftssitz zum Teil in verschiedenen Staaten, was unter anderem auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist (siehe **Tabelle 1**). Die Gesellschaften im Einzelnen sind (siehe auch **Tabelle 2**):

Fluggesellschaft	IATA-Code	Homepage	Flugzeuganzahl	Flugzeugdetails
Air Arabia Maroc	3O	www.airarabia.com	11	A320: 11
Air Baltic	BT	www.airbaltic.com	32	A220: 31; A320: 1
Ajet	VF	www.ajet.com	66	B737: 52; A320: 7; A321: 7
easyJet	U2	www.easyjet.com	187	A319: 46; A320: 130; A321: 11
Eurowings	EW	www.eurowings.com	83	A319: 25; A320: 47; A321: 11
Flynas	XY	www.flynas.com	62	A320: 60; A330: 2
Malta Air	AL	www.ryanair.com	179	B737: 179
Norse	N0	www.flynorse.com	5	B787; 5
Norwegian	DY	www.norwegian.com	41	B737: 41
Norwegian Air Sweden	D8	www.norwegian.com	44	B737: 44
Play	OG	www.flyplay.com	13	A320: 6; A321: 7
Ryanair	FR	www.ryanair.com	321	B737: 321
Ryanair UK	RK	www.ryanair.com	15	B737: 15
Scoot	TR	www.flyscoot.com	48	B787: 22; A319: 13; A321: 8; E190: 5
Transavia (France)	TO	www.transavia.com	81	B737: 67; A320: 14
Volotea	V7	www.volotea.com	38	A319: 15; A329: 23
Vueling	VY	www.vueling.com	114	A320: 96; A321: 18
Wizz Air	W6	www.wizzair.com	72	A320: 15; A321: 57
Wizz Air Malta	W4	www.wizzair.com	82	A320: 20; A321: 62

**Tabelle 1:** Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften auf dem deutschen Markt, A: Airbus, B: Boeing, E: Embraer (Quelle: Cirium, DLR)

Nicht berücksichtigt wurden in dieser Betrachtung Flüge von Condor oder TUIfly, da deren Angebote trotz einzelner günstiger Tarife nicht eindeutig dem Low-Cost-Segment zuzuordnen sind. Zwar veröffentlichen beide Fluggesellschaften preiswerte Angebote, jedoch sind diese in der Regel nur für ausgewählte Flüge und Kundengruppen direkt buchbar. Dies steht im Gegensatz zum klassischen Low-Cost-Modell, bei dem

sämtliche Flüge oder zumindest ein großer Teil der Sitzplätze online zu einem dynamisch kalkulierten Niedrigpreis verfügbar sind – abhängig von Buchungszeitpunkt, Reisetag und Auslastung. Nach diesem Kriterium könnten theoretisch auch einzelne Strecken anderer Fluggesellschaften – wie etwa von Lufthansa – in die Betrachtung einbezogen werden, da hier ebenfalls gelegentlich günstige Tarife angeboten werden. Diese gelten jedoch nur für ein begrenztes Sitzplatzkontingent und erfüllen somit nicht die grundlegenden Merkmale des Low-Cost-Prinzips.

So verschwimmen inzwischen die klassischen Geschäftsmodelle zunehmend, sodass weniger die Struktur der Fluggesellschaft, sondern vielmehr das tatsächliche Angebot an preiswerten Tickets im Vordergrund steht. Dabei variiert die Preisspanne innerhalb des Low-Cost-Segments erheblich – abhängig vom Buchungszeitpunkt und der Nachfrage. **Aufgrund dieser Abgrenzungsschwierigkeiten erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf eine vollständige Erfassung sämtlicher Billigflugangebote.**

→ 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, unter anderem wegen des Brexits. In den vergangenen Jahren haben mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low-Cost-Carrier gegründet, zum Beispiel Lufthansa mit Eurowings und 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 den Rückgang der Flüge bei der Muttergesellschaft erklärt. Ajet ist eine 2023 gegründete Tochtergesellschaft von Turkish Airlines, basierend auf deren ehemaliger Tochtergesellschaft Anadolujet, die dem Low-Cost-Segment neu zugeordnet werden kann. Norse Atlantic ist ein jüngerer Low-Cost-Carrier aus Norwegen, der Langstreckenflüge anbietet. Die bisherigen Langstreckenangebote der Eurowings sind von der neuen Tochtergesellschaft „Discover“ übernommen worden, die sich auf Touristikverkehre spezialisiert hat. Neu im Winterflugplan 2025 ist die saudische Fluggesellschaft Flynas zu finden, die Flüge von Berlin aus anbietet.

→ Die **Flottengröße** der meisten Fluggesellschaften ist in den letzten Jahren weiter angestiegen. Die Betrachtung wird jedoch zunehmend unübersichtlicher, da durch die Gründung von Tochtergesellschaften Flugzeuge intern verschoben werden, ohne dass dies in den Flugplänen transparent ersichtlich ist. Dies erschwert insbesondere die Vergleichbarkeit mit früheren Ausgaben des Low Cost Monitors.

Ryanair verfügt mit 321 Flugzeugen des Typs Boeing 737-800 und 737 Max (jeweils rund 190 bzw. 200 Sitzplätze) über die größte Flotte im deutschen und europäischen Low-Cost-Verkehr. Hinzu kommen 15 Flugzeuge bei Ryanair UK sowie 179 Maschinen bei Malta Air. Damit besitzt Ryanair insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 255, Lufthansa Cargo: 12, Lufthansa CityLine: 37, Lufthansa City Airlines: 7).

Auch easyJet zählt zu den größten Low-Cost-Anbietern Europas. Über viele Jahre hinweg verfügte die Gesellschaft über mehr als 200 Flugzeuge der Typen A319/A320. Durch Gründung von Tochtergesellschaften wurde die Flotte dezentral in Europa verteilt. Aktuell umfasst der Bestand von easyJet (U2) selbst 187 Maschinen. Mit den Flotten von easyJet Europe und easyJet Switzerland steigt die Gesamtzahl jedoch auf rund 250 Flugzeuge.

Im Zuge der Umstrukturierung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Lufthansa-Flugzeugen vergrößerte sich die Flotte von Germanwings im Jahr 2015 deutlich. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die Marke Germanwings in die Lufthansatochter Eurowings übergegangen. Eurowings übernahm daraufhin innerdeutsche und europäische Low-Cost-Verbindungen sowie zeitweise auch interkontinentale Strecken, etwa nach Amerika, Südafrika und Asien. Letztere wurden in der Corona-Krise eingestellt.

Im Sommer 2021 wurde mit Eurowings Discover eine neue Tochtergesellschaft gegründet, die primär touristische Langstreckenverbindungen sowie Flüge in den Mittelmeerraum von Frankfurt und München aus anbietet. Da Discover nach eigenen Angaben eher als Ferienfluggesellschaft agiert, wird sie in dieser Betrachtung nicht dem Low-Cost-Segment zugeordnet. Die Flotte umfasst derzeit 14 Airbus A320 und 13 Airbus A330. Eurowings selbst betreibt aktuell 83 Flugzeuge (überwiegend A319/A320/A321), hinzu kommen 29 Maschinen bei Eurowings Europe. Zudem kann auf Kapazitäten von Partnerfluggesellschaften zurückgegriffen werden.

Norwegian war einer der ersten Low-Cost-Carrier in Europa, der mit Boeing 787 Langstreckenverbindungen nach Nordamerika und Asien anbot. Diese Flüge wurden jedoch infolge der Pandemie und einer strategischen Neuausrichtung Anfang 2021 eingestellt. Auch der Einsatz von Boeing 737 Max 8 auf weniger aufkommenstarken Langstrecken wurde zwischen 2019 und 2021 aufgrund eines Flugverbots ausgesetzt. Die aktuelle Flotte von Norwegian besteht daher nur noch aus 85 Boeing 737. Die neu gegründeten Gesellschaften Norse Atlantic und Norse Atlantic UK haben den Langstreckenverkehr mit insgesamt neun Boeing 787 übernommen.

Während der Pandemie standen viele Flugzeuge monatelang geparkt oder wurden ganz ausgemustert. Bestellungen wurden storniert oder verschoben. Seit einiger Zeit ist jedoch ein spürbarer **Wiederanstieg der Flottenzahlen** zu beobachten. Die Reaktivierung erfolgt jedoch nur schrittweise, da geparkte Maschinen erst wieder flugtauglich gemacht und ausgemusterte durch Neubestellungen ersetzt werden müssen. Hinzu kommen Engpässe bei der Ausbildung von Personal und bei der Auslieferung bestimmter Flugzeugtypen.

## 2.2. Ranking der Low-Cost-Carrier und Angebotsentwicklung

→ Während der Zeitraum von 2002 bis 2008 durch hohe jährliche **Wachstumsraten im Low-Cost-Sektor** geprägt war, zeichnete sich im Sommer 2008 eine Trendwende ab: Die Wachstumsraten gingen deutlich zurück. Nach einem erneuten Anstieg im Jahr 2010 folgte 2011 ein weiterer Rückgang der angebotenen Startzahlen. Von 2012 bis 2018/2019 war im Low-Cost-Segment wieder ein kontinuierliches Wachstum zu verzeichnen. Den bisherigen Höchststand erreichte das Angebot mit über 6.700 Starts im Sommer 2018 und 5.325 Starts im Winter 2019.

Die Corona-Pandemie führte anschließend zu starken Rückgängen: Im Winter 2021 wurden lediglich rund 500 Starts im betrachteten Segment verzeichnet. Im Winter 2022 stieg die Zahl auf 1.397 geplante Starts. Im aktuellen Winterflugplan 2025 liegt die Anzahl bei 2.316 Starts – ein Anstieg um rund 9,5 % gegenüber dem Vorjahr, aber immer noch mehr als 56 % unter dem Niveau von 2019.

Siehe **Tabelle 2**: Gemessen an der Zahl geplanter Starts in einer Kalenderwoche im Januar 2025 ist **Eurowings** mit über 900 Flügen der größte Anbieter von Low-Cost-Verbindungen in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Wachstum von rund 7 %, liegt jedoch im Vergleich zu 2019 um 67 % niedriger.

Es folgen **Ryanair** mit 692 Flügen und **Wizz Air** mit 317 Flügen pro Woche. Nach fast vollständiger Einstellung des Flugverkehrs während der Pandemie verzeichnet Ryanair seit 2022 wieder kontinuierliches Wachstum. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Angebot – einschließlich der Tochtergesellschaften – um rund 1 %. Die Entwicklung variiert jedoch stark je nach Flughafen: So hatte Ryanair 2017 den Flughafen Frankfurt neu in den Flugplan aufgenommen und ihn zu einer zentralen Basis in Deutschland ausgebaut. Weitere Großflughäfen wie Düsseldorf, München und Berlin-Tegel wurden in den Folgejahren integriert. Im Sommer 2020 kam es zu einer temporären Verlagerung: Der Flughafen Weeze wurde ausschließlich durch Malta Air bedient. In diesem Jahr erfolgt die Bedienung wieder unter der Marke Ryanair. Derzeit ist eine Konzentration auf die Flughäfen Berlin und Köln erkennbar. Parallel dazu nimmt die Bedeutung kleinerer Flughäfen wie Weeze, Hahn oder Memmingen zu, während Großflughäfen wie Frankfurt, Stuttgart oder München nicht mehr im Flugplan enthalten sind.

**easyJet** hat sein Angebot im Winter 2025 gegenüber dem Vorjahr um rund 45 % ausgebaut. Verglichen mit dem Winter 2019 – als noch rund 875 Starts verzeichnet wurden – entspricht das aktuelle Angebot allerdings nur noch etwa 19 % des Vorkrisen-Niveaus. Laut easyJet liegt dies unter anderem an den hohen Gebühren am Standort Berlin.

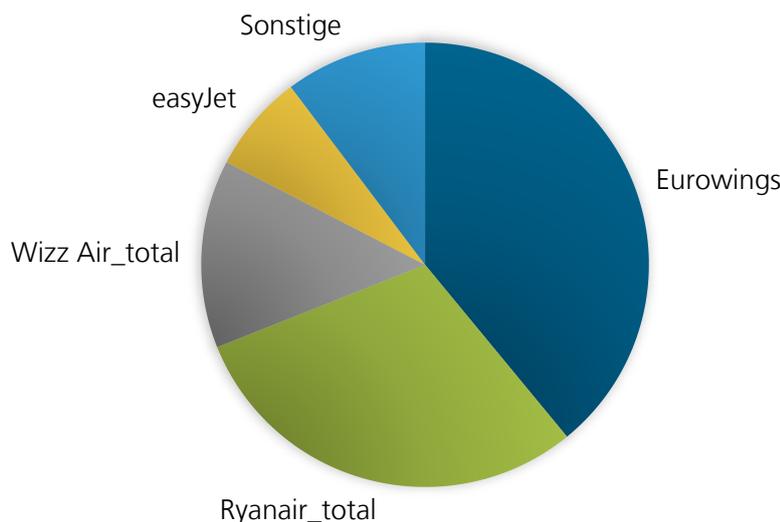
Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
		01/2025			01/2024			Veränderungen (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	905	148.246	171	846	140.916	156	7,0	5,2	9,6
2	Ryanair_total	692	131.855	212	682	130.450	194	1,5	1,1	9,3
	Ryanair	683	130.154	205	678	129.694	190	0,7	0,4	7,9
3	Wizz Air_total	317	65.853	86	327	68.218	87	-3,1	-3,5	-1,1
4	easyJet	165	29.286	50	114	20.136	44	44,7	45,4	13,6
	Wizz Air	161	32.862	43	196	41.969	48	-17,9	-21,7	-10,4
	Wizz Air Malta	156	32.991	43	131	26.249	39	19,1	25,7	10,3
5	Ajet	82	15.704	13	0	0	0	-	-	-
6	Vueling	53	11.006	7	54	10.604	9	-1,9	3,8	-22,2
7	Air Baltic	49	7.105	10	42	6.090	8	16,7	16,7	25,0
8	Norwegian_total	29	5.415	9	25	4.659	7	16,0	16,2	28,6
	Norwegian Air Shuttle	22	4.098	6	19	3.534	5	15,8	16,0	20,0
	Ryanair UK	9	1.701	7	4	756	4	125,0	125,0	75,0
	Norwegian Air Sweden	7	1.317	3	6	1.125	2	16,7	17,1	50,0
9	Transavia (France)	5	942	1	2	372	1	150,0	153,2	0,0
10	Air Arabia Maroc	4	696	3	6	1.044	4	-33,3	-33,3	-25,0
11	Volotea	4	720	2	4	696	2	0,0	3,4	0,0
12	Play	3	534	1	8	1.436	3	-62,5	-62,8	-66,7
13	Scoot	3	987	1	3	987	1	0,0	0,0	0,0
14	Flynas	3	510	1	0	0	0	-	-	-
15	Norse Atlantic	2	676	1	1	338	1	100,0	100,0	0,0
	<b>Summe</b>	<b>2.316</b>	<b>419.535</b>	<b>568</b>	<b>2.114</b>	<b>385.946</b>	<b>517</b>	<b>9,6</b>	<b>8,7</b>	<b>9,9</b>

\* durch mehrere Carrier beflogene Strecken werde mehrfach gezählt

**Tabelle 2:** Ranking der Fluggesellschaften im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge. Angaben jeweils für eine Januarwoche 2025. Innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur eine Richtung. (Quelle: OAG, DLR)

### 2.3. Marktanteile der Low-Cost-Carrier

→ Siehe **Abbildung 14**: Mit einem Marktanteil von rund 39 % bei den geplanten Flügen ist Eurowings auch im Winter 2025 der dominierende Anbieter im deutschen Low-Cost-Segment. Gemeinsam mit Ryanair, Wizz Air und easyJet vereinen diese vier Fluggesellschaften aktuell etwa 89,8 % des gesamten Low-Cost-Marktes in Deutschland auf sich.



**Abbildung 14:** Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Januarwoche 2025 (Quelle: OAG, DLR)

### 2.4. Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland

→ Die Verkehrsangebote der Low-Cost-Carrier können nach verschiedenen Merkmalen analysiert werden. Hierzu zählen das Streckenangebot, genauso wie die Anzahl der angebotenen Flüge oder Sitzplätze, aber auch der Wettbewerb und die wesentlichen Abflughäfen und Zielländer.

Zur Veranschaulichung der Relationen zwischen Abflughäfen, Low-Cost-Carrier und Zielländern wird in der folgenden **Abbildung 15** ein Alluvialdiagramm genutzt. Es bildet die Verkehrsangebote ab Deutschland auf aggregierter Ebene ab und zeigt damit anschaulich, welche Airlines von welchen Flughäfen starten und welche Länder sie bedienen. Das Diagramm ermöglicht einen schnellen Zugang zu den zentralen Strukturen im deutschen Low-Cost-Angebot – etwa, dass Berlin der wichtigste Abflughafen ist und Spanien das am häufigsten angeflogene Zielland. Auch das relative Ranking von Flughäfen, Airlines und Zielregionen lässt sich gut erkennen. Details werden im weiteren Verlauf dieses Kapitels gegeben.

Zu beachten ist jedoch, dass die Relationen nicht immer 1:1 von links nach rechts zu lesen sind. Einzelne Verbindungen lassen sich nicht zwangsläufig eindeutig zuordnen, da die Linienführung in der Darstellung nicht streng höhengleich erfolgt. So kann etwa der Eindruck entstehen, eine Airline fliege von einem bestimmten Flughafen ausschließlich ein Land an, obwohl das Angebot breiter ist. Die Abbildung bietet damit einen strukturellen Überblick, ersetzt jedoch keine detaillierte Streckenauflistung.

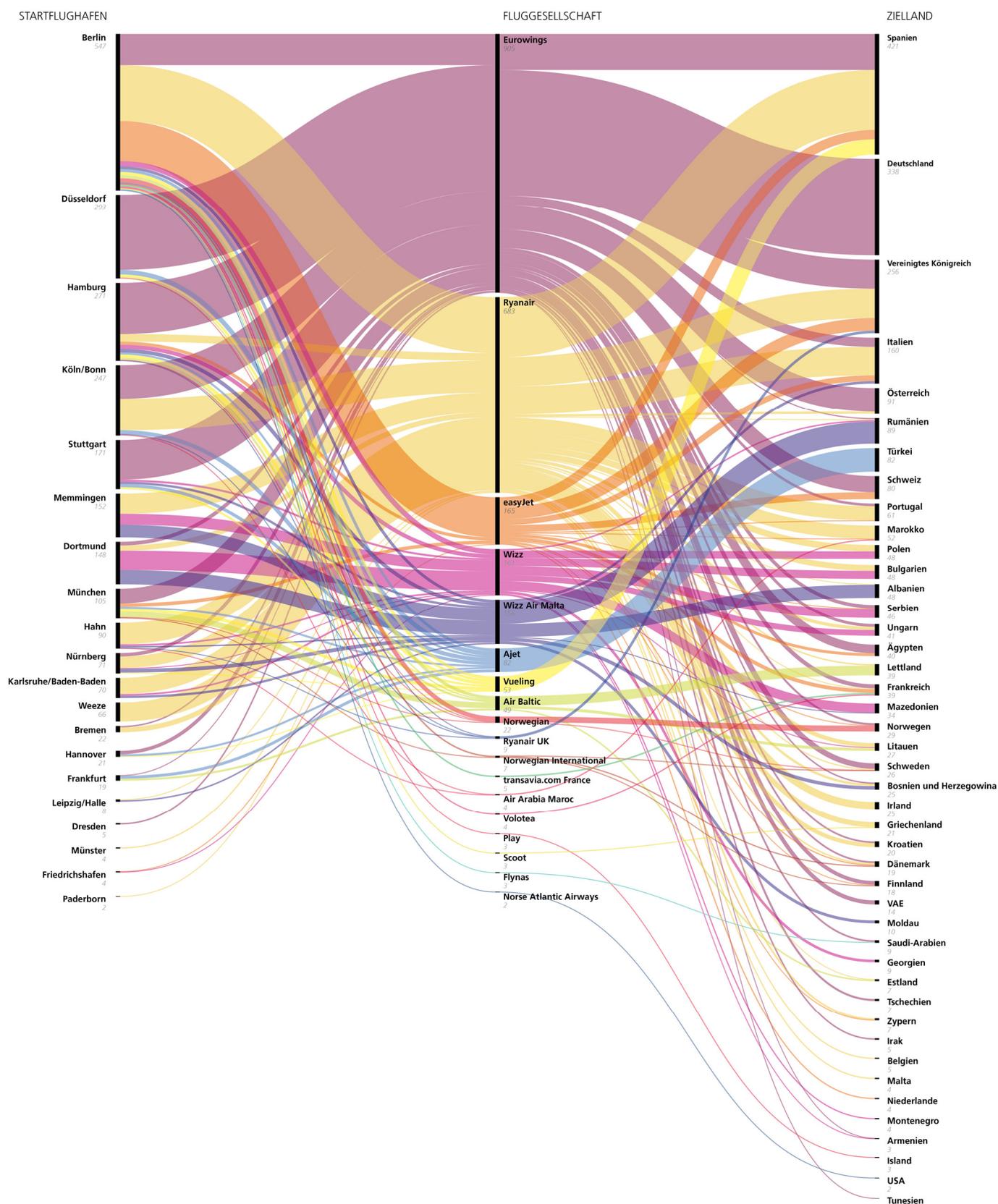


Abbildung 15: Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland von deutschen Flughäfen im Januar 2025

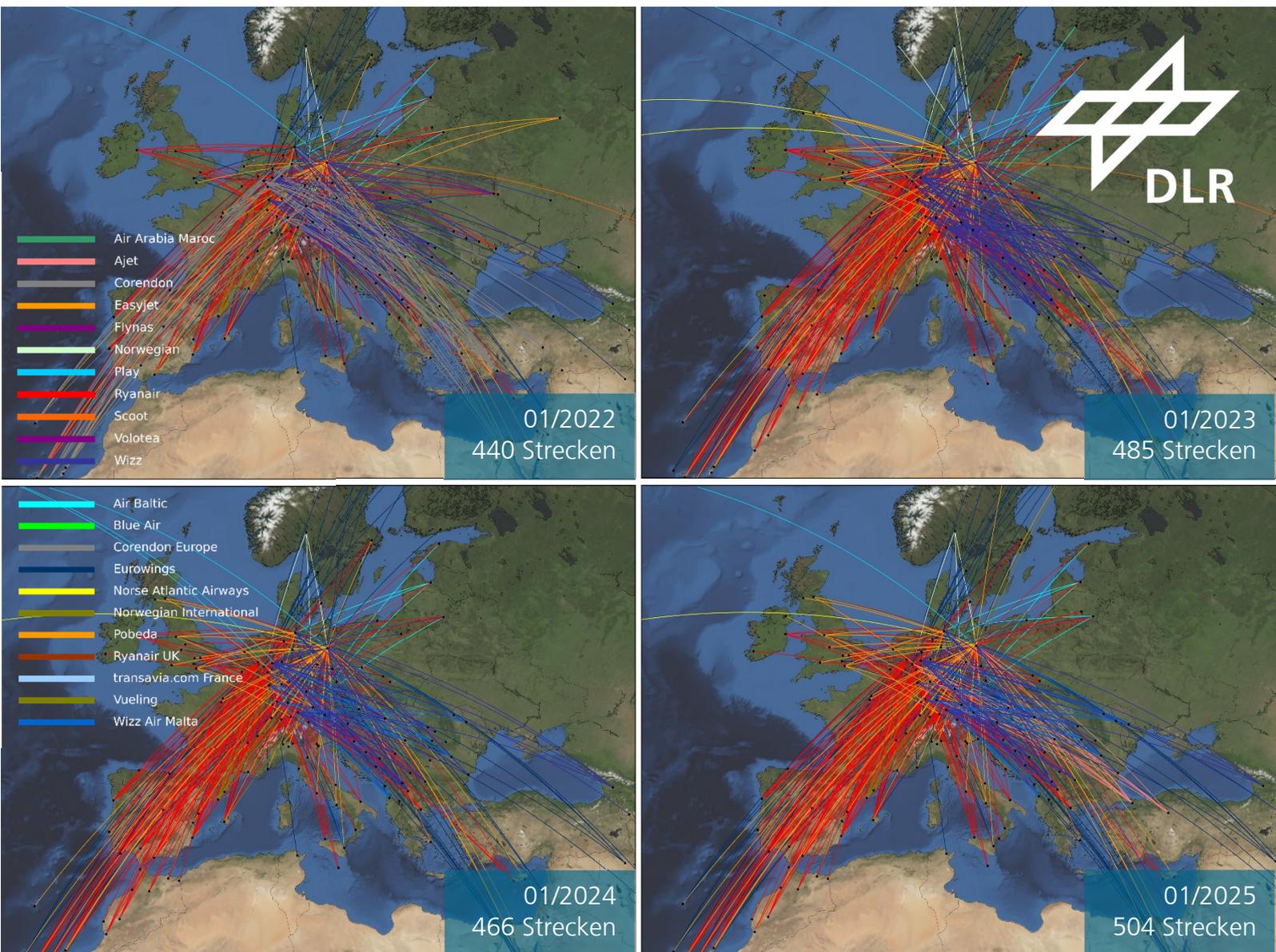
(Quelle: OAG, DLR)

**2.4.1. Strecken**

→ Siehe **Tabellen 2, 3** und **Abbildung 16**: Im Januar 2025 boten die betrachteten Low-Cost-Carrier Flüge auf 504 Strecken an – 38 mehr als im Vorjahr (+8 %). Im Vergleich zu 2019 mit 699 Strecken bleibt das Angebot jedoch darunter. Der Jahresvergleich erfolgt saisonbereinigt jeweils zur gleichen Winterperiode.

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
		01/2025			01/2024			Veränderungen (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken
1	Spanien	421	80.095	99	425	80.198	97	-0,9	-0,1	2,1
2	Deutschland	338	52.516	30	330	52.892	24	2,4	-0,7	25,0
3	Großbritannien	256	44.861	37	225	40.107	34	13,8	11,9	8,8
4	Italien	160	29.714	48	162	30.092	42	-1,2	-1,3	14,3
5	Österreich	91	15.145	11	87	14.597	13	4,6	3,8	-15,4
6	Rumänien	89	17.949	26	87	18.107	28	2,3	-0,9	-7,1
7	Türkei	82	15.704	13	0	0	0	-	-	-
8	Schweiz	80	13.572	8	56	9.540	8	42,9	42,3	0,0
9	Portugal	61	11.603	23	52	9.891	19	17,3	17,3	21,1
10	Marokko	52	9.814	21	50	9.568	19	4,0	2,6	10,5
11	Albanien	48	11.111	10	35	6.326	9	37,1	75,6	11,1
12	Bulgarien	48	9.155	13	42	8.071	13	14,3	13,4	0,0
13	Polen	48	9.786	6	48	9.583	7	0,0	2,1	-14,3
14	Serbien	46	8.109	15	56	12.012	16	-17,9	-32,5	-6,3
15	Ungarn	41	8.563	7	34	6.818	5	20,6	25,6	40,0
16	Ägypten	40	7.422	14	28	5.318	11	42,9	39,6	27,3
17	Frankreich	39	6.647	9	25	4.284	9	56,0	55,2	0,0
18	Lettland	39	5.883	6	41	6.349	6	-4,9	-7,3	0,0
19	Mazedonien	34	6.338	10	56	11.298	12	-39,3	-43,9	-16,7
20	Norwegen	29	5.232	7	27	4.944	7	7,4	5,8	0,0
21	Litauen	27	4.644	8	17	3.066	5	58,8	51,5	60,0
22	Schweden	26	4.434	8	34	5.854	11	-23,5	-24,3	-27,3
23	Bosnien und Herzegowina	25	4.584	8	11	2.086	5	127,3	119,8	60,0
24	Irland	25	4.741	6	26	4.954	6	-3,8	-4,3	0,0
25	Griechenland	21	4.429	7	22	4.610	7	-4,5	-3,9	0,0
26	Kroatien	20	3.504	7	13	2.307	6	53,8	51,9	16,7
27	Dänemark	19	3.282	4	24	4.172	4	-20,8	-21,3	0,0
28	Finnland	18	3.150	8	10	1.710	6	80,0	84,2	33,3
29	Vereinigte Arabische Emirate	14	2.296	3	6	984	2	133,3	133,3	50,0
30	Moldavien	10	1.860	4	0	0	0	-	-	-
31	Georgien	9	2.151	4	14	3.346	5	-35,7	-35,7	-20,0
32	Saudi-Arabien	9	1.542	2	0	0	0	-	-	-
33	Zypern	7	1.314	4	8	1.519	4	-12,5	-13,5	0,0
34	Tschechien	7	1.114	1	7	1.098	1	0,0	1,5	0,0
35	Estland	7	1.103	2	8	1.308	2	-12,5	-15,7	0,0
36	Irak	5	934	4	4	696	4	25,0	34,2	0,0
37	Belgien	4	772	1	5	953	1	-20,0	-19,0	0,0
38	Montenegro	4	956	2	6	1.334	3	-33,3	-28,3	-33,3
39	Malta	4	764	2	4	764	2	0,0	0,0	0,0
40	Niederlande	4	702	1	12	1.926	3	-66,7	-63,6	-66,7
41	Armenien	3	650	2	2	360	1	50,0	80,6	100,0
42	Island	3	534	1	8	1.436	3	-62,5	-62,8	-66,7
43	USA	2	676	1	1	338	1	100,0	100,0	0,0
44	Tunesien	1	180	1	1	180	1	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>		<b>2.316</b>	<b>419.535</b>	<b>504</b>	<b>2.114</b>	<b>385.946</b>	<b>466</b>	<b>9,6</b>	<b>8,7</b>	<b>8,2</b>

**Tabelle 3:** Ranking der Zielländer im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge. Angaben jeweils für eine Januarwoche 2025. Innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur eine Richtung. (Quelle: OAG, DLR)



**Abbildung 16:** Entwicklung des Low-Cost-Streckennetzes von deutschen Flughäfen  
(Quelle: OAG, DLR)

Seit der Entstehung des Low-Cost-Marktes vor über 20 Jahren nahm die Anzahl der angebotenen Strecken stark zu – jährlich kamen etwa 100 neue Verbindungen hinzu. Im Sommer 2008 führte die Weltwirtschaftskrise zu einem spürbaren Nachfragerückgang im Luftverkehr. Anschließend setzte erneut ein Wachstum ein, das im Jahr 2019 seinen bisherigen Höchststand erreichte: mit 940 Strecken im Sommer- und 699 im Winterflugplan. Im Januar 2025 liegt Ryanair mit 212 angebotenen Strecken an der Spitze, gefolgt von Eurowings mit 171 Routen – rund 9 % mehr als im Vorjahr.

Nach einem Höchstwert von 235 Strecken bei Eurowings im Jahr 2019 kam es infolge der Corona-Pandemie zu einem deutlichen Rückgang. Im Jahr 2021 wurde mit nur 53 angebotenen Strecken ein Tiefstand erreicht. Seit 2022 zeigt sich jedoch wieder ein kontinuierlicher Anstieg. Der größte Standort der Fluggesellschaft ist im Januar 2025 der Flughafen Düsseldorf mit 47 Strecken und 263 wöchentlichen Starts. Es folgen Hamburg mit 31 Strecken und 178 Starts pro Woche sowie Stuttgart und Köln.

Im **innerdeutschen Verkehr** wurde im Jahr 2010 mit rund 120 angebotenen Strecken ein Spitzenwert erreicht. Seither ist ein langfristiger Rückgang zu beobachten. Nach einem leichten Wiederanstieg nach der Corona-Pandemie liegt die Zahl der innerdeutschen Strecken aktuell bei 30 – nur geringfügig mehr als im Vorjahr.

#### 2.4.2. Wettbewerb

Auch im Frühjahr 2025 bleibt der direkte Wettbewerb unter den Low-Cost-Carriern weiterhin sehr gering. Nahezu neun von zehn Strecken – konkret 449 von insgesamt 504 unterschiedlichen Routen – werden ausschließlich von einer einzigen Low-Cost-Gesellschaft bedient.

Lediglich auf etwa 50 Strecken konkurrieren zwei oder mehr Anbieter direkt miteinander. Zu den wenigen Routen mit Wettbewerbsangebot zählen unter anderem Verbindungen nach Palma de Mallorca sowie zu Zielen in Griechenland und anderen Destinationen in Spanien.

#### 2.4.3. Flüge

Siehe **Tabellen 2** und **3**: Im Januar 2025 wurden von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten insgesamt **2.316 Flüge** innerhalb einer Woche durchgeführt. Zum Vergleich: Im Vorjahr waren es 2.114 Flüge, im Jahr 2019 jedoch noch über 5.300.

Damit ist das Flugangebot im Vergleich zum Vorjahr um knapp 9,6 % gestiegen. Die Zahl der bedienten Strecken nahm hingegen nur um 8,2 % zu, was auf eine Konzentration des Angebots auf bestimmte Routen im Vergleich zum Vorjahr hindeutet.

Die durchschnittliche **Bedienungshäufigkeit** pro Strecke lag im Januar 2025 bei etwa fünf Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert jedoch deutlich je nach Markt: Im innerdeutschen Verkehr wurden im Durchschnitt rund 11 Flüge pro Woche durchgeführt, während auf Verbindungen nach Italien lediglich etwa drei Flüge pro Woche angeboten wurden.

#### 2.4.4. Sitze

Siehe **Tabellen 2** und **3**: Auf den rund 2.310 angebotenen Flügen im Januar 2025 wurden im Durchschnitt **181 Sitze pro Flug** angeboten. Damit blieb dieser Wert im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich im Low-Cost-Segment inzwischen eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von etwa 170 bis 180 Sitzplätzen etabliert hat.

Ryanair als größter Low-Cost-Carrier Europas setzt dabei konsequent auf größere Flugzeuge: Die Boeing 737-800 verfügt über 189 Sitze, die neueren Boeing 737 Max über 197 Sitze. Mit der geplanten Einführung der Boeing 737 Max 10 ab dem Jahr 2027 soll die Kapazität sogar auf 228 Sitze steigen.

Diese Kapazitäten liegen deutlich über denen im klassischen europäischen Linienflugverkehr. Dort dominieren Flugzeuge der Typen Airbus A319/A320 oder Boeing 737, die in der Regel über weniger Sitzplätze verfügen. Nur wenige Fluggesellschaften, wie etwa Air Baltic, setzen kleinere Flugzeuge ein.

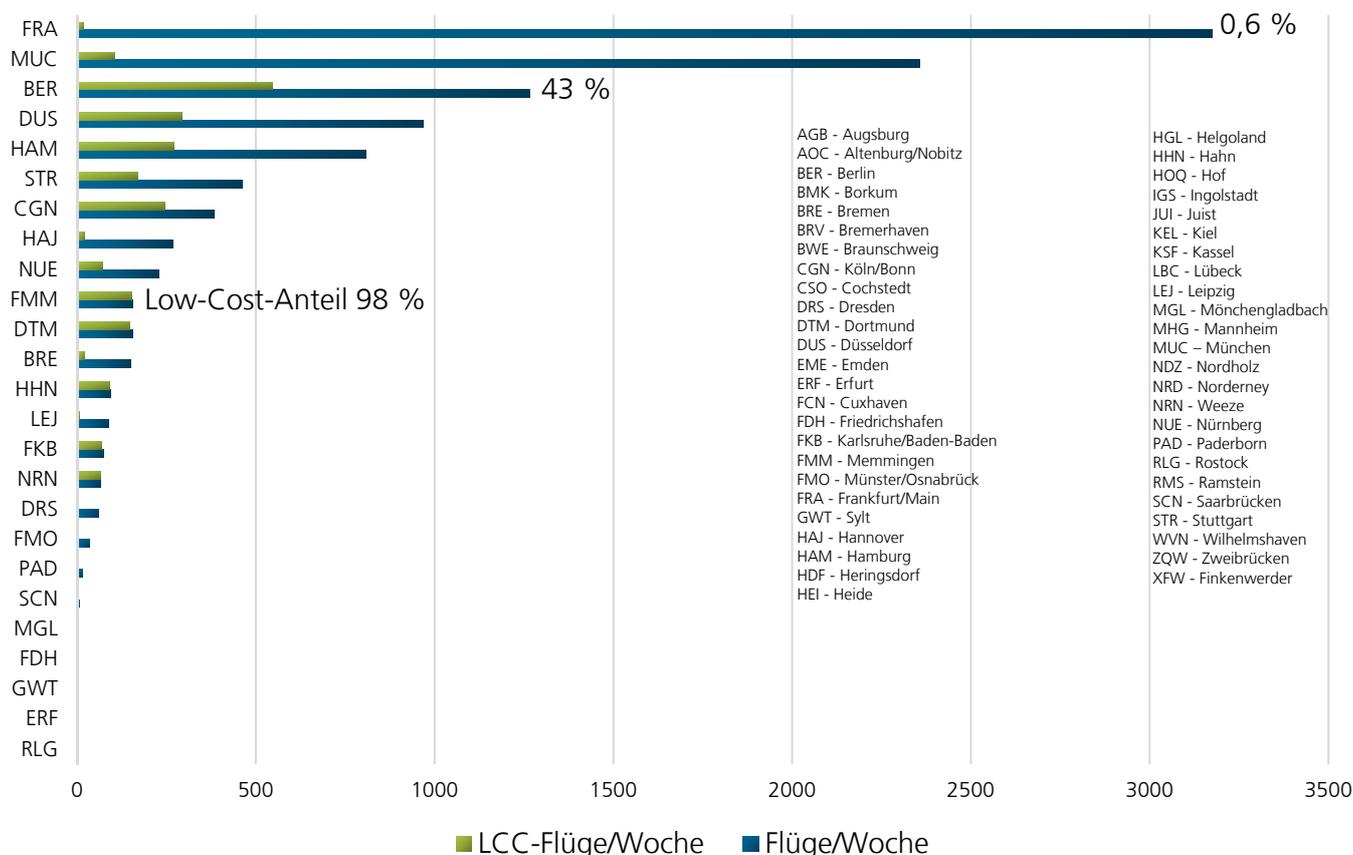
### 2.4.5. Zielländer

Siehe **Tabelle 3**: Im Ranking der Zielländer fällt der **Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs vergleichsweise gering** aus: Nur etwa 15 % aller Abflüge der betrachteten Low-Cost-Gesellschaften ab deutschen Flughäfen entfallen auf Inlandsverbindungen. Noch deutlicher zeigt sich das beim Streckenangebot: Mit lediglich 30 Routen macht der innerdeutsche Verkehr nur rund 6 % aller angebotenen Strecken aus.

Im Winterflugplan 2025 liegt **Spanien** mit 421 geplanten Flügen an erster Stelle. Den zweiten Platz belegt der innerdeutsche Verkehr mit 338 Flügen, gefolgt von Großbritannien auf Platz drei. Insgesamt bedienen die Low-Cost-Carrier ab Deutschland im Winter 2025 Ziele in 44 verschiedenen Ländern. Viele dieser Destinationen werden allerdings nur mit sehr niedriger Frequenz angefliegen.

### 2.4.6. Flughäfen

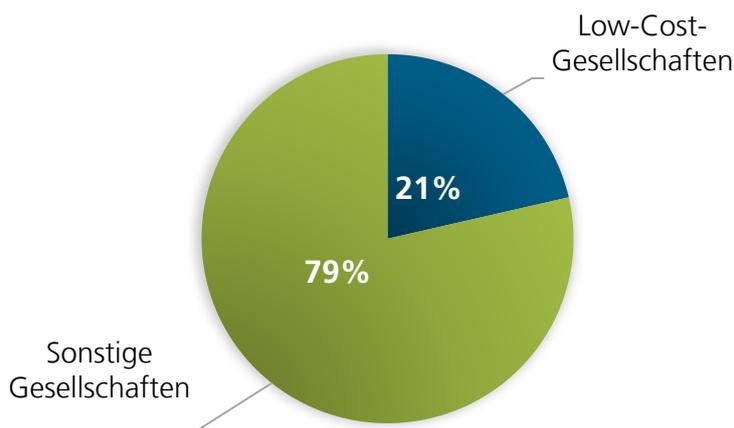
Siehe **Abbildung 17**: Deutschlands verkehrsreichster Flughafen, **Frankfurt**, spielt auch im Winterflugplan 2025 im Segment der Low-Cost-Angebote weiterhin nur eine untergeordnete Rolle. Dies liegt vor allem an seiner starken Ausrichtung als Drehkreuz im klassischen Linienverkehr sowie an den teils ausgelasteten Kapazitäten. Zwar hatten Ryanair und Wizz Air im Jahr 2017 damit begonnen, günstige Flüge ab Frankfurt anzubieten, doch beide Fluggesellschaften haben sich inzwischen wieder vollständig von diesem Standort zurückgezogen.



**Abbildung 17:** Angebotene Passagierflüge nach Anzahl der Starts in einer Woche im Januar 2025 an deutschen Flughäfen. Gesamtflüge in der untersuchten Woche 18.827, davon 2.316 LCC-Flüge mit einem Anteil von 21,4%. LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR).

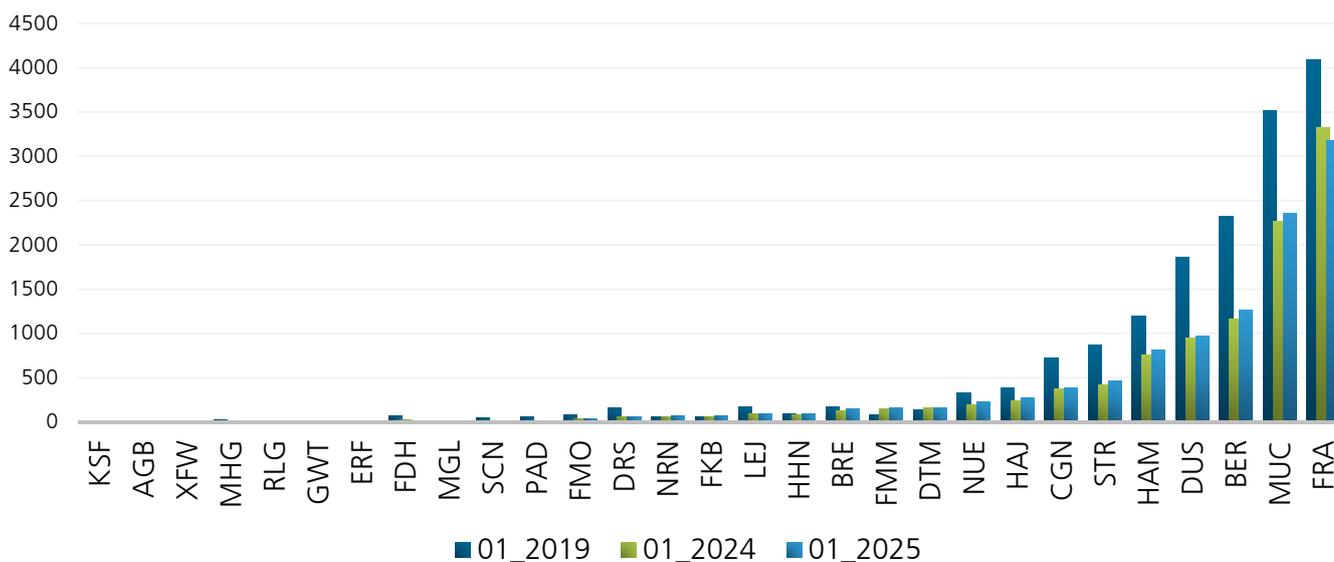
**Berlin** erreicht, insbesondere durch Ryanair, easyJet und Eurowings, 547 Starts pro Woche und liegt damit vor Düsseldorf auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low-Cost-Angeboten. Auf den weiteren Plätzen folgen Hamburg, Köln und Stuttgart.

Der **Anteil der Low-Cost-Flugangebote am gesamten Flugangebot** in Deutschland liegt im betrachteten Zeitraum – einer Januarwoche 2025 – bei rund 2.300 Starts und damit bei 21,4 % (siehe **Abbildung 18**). Dieser Wert liegt deutlich unter dem Niveau des letzten Vor-Corona-Jahres 2019, in dem der Anteil noch 32 % betrug.



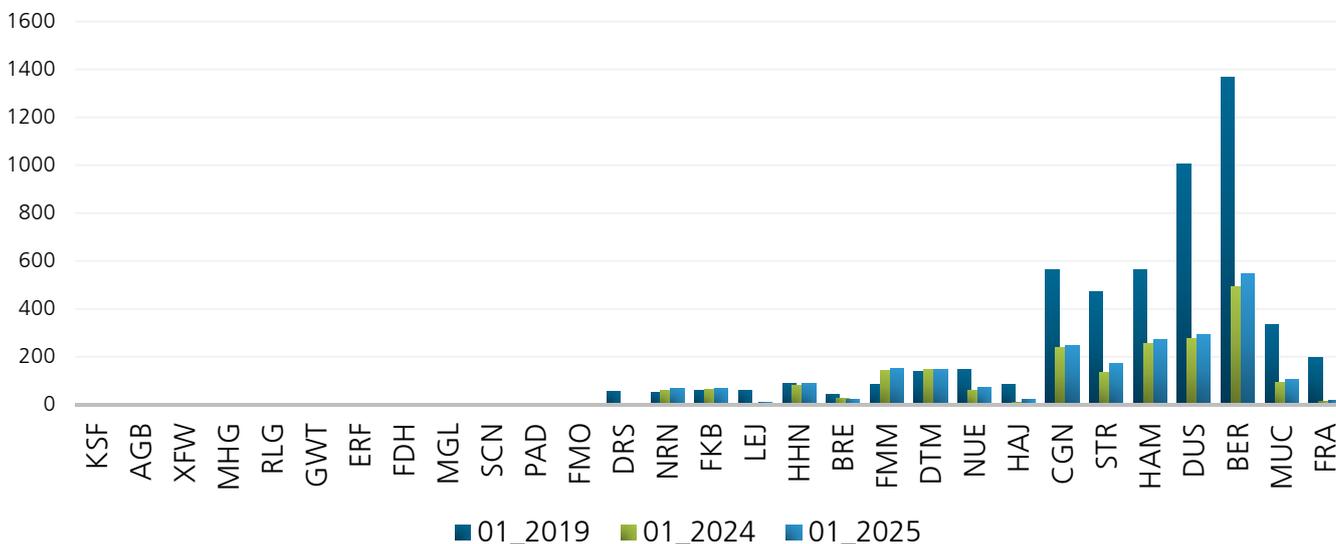
**Abbildung 18:** Anteil der Low-Cost-Angebote in Deutschland in einer Woche im Januar 2025 an deutschen Flughäfen (Quelle: OAG, DLR)

Die Entwicklung der Verkehrsaufkommen verläuft an den einzelnen Flughäfen in Deutschland unterschiedlich. Während kleinere Flughäfen an denen verstärkt Low-Cost-Carrier vertreten sind, ein Wachstum gegenüber 2019 und dem letzten Jahr verzeichnen konnten, weisen die großen Flughäfen rückläufige Tendenzen auf (siehe **Abbildung 19**).



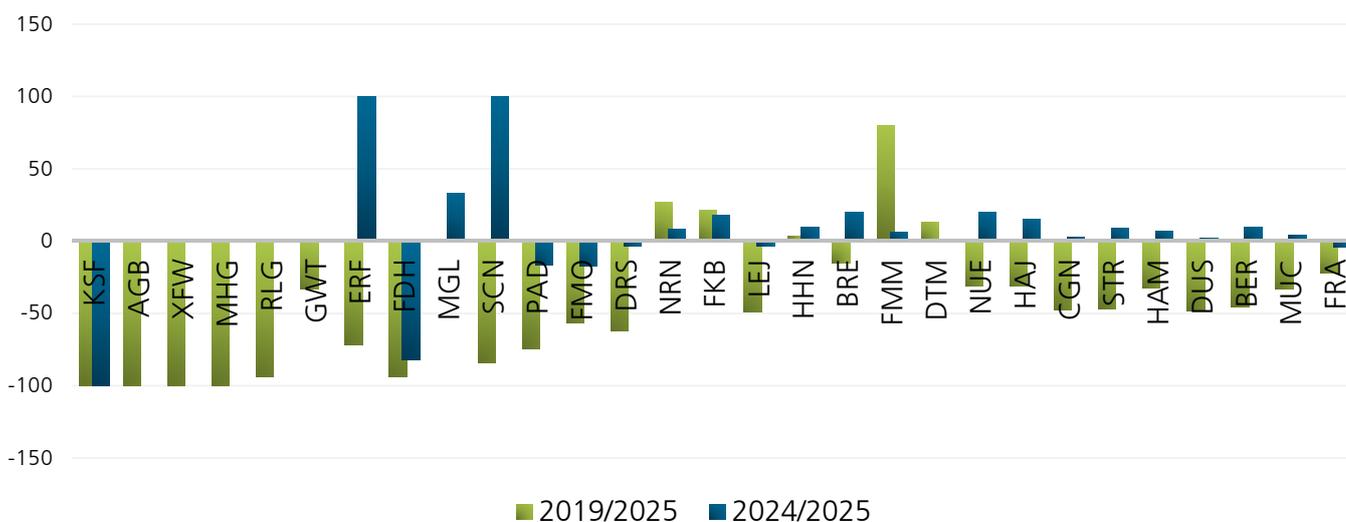
**Abbildung 19:** Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen von 2019-2025 in einer Woche im Januar (Quelle: OAG, DLR)

Die meisten Low-Cost-Flüge werden am Flughafen Berlin angeboten, gefolgt von Düsseldorf, Hamburg, Köln und Stuttgart (siehe **Abbildung 20**).



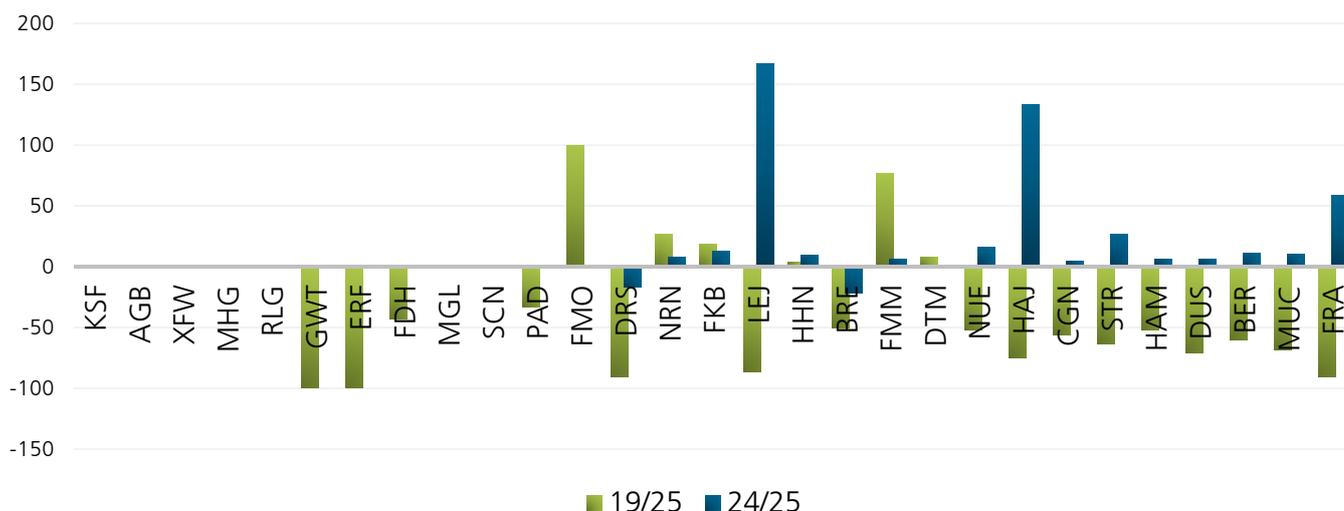
**Abbildung 20:** Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen von 2019-2025 in einer Woche im Januar (Quelle: OAG, DLR)

Die folgenden Abbildungen zeigen die Entwicklung des Flugaufkommens an den einzelnen Flughäfen. Die neun größten Verkehrsflughäfen in Deutschland haben das Vorkrisenniveau von 2019 bislang nicht wieder erreicht. Immerhin konnten die meisten von ihnen das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr steigern. Im Gegensatz dazu haben einige kleinere Flughäfen, die überwiegend von Low-Cost-Carriern genutzt werden – etwa Memmingen, Weeze, Hahn, Dortmund oder Karlsruhe – ihr Vor-Corona-Niveau wieder erreicht (siehe **Abbildungen 21** und **22**). Die teils starke prozentuale Zunahme bei einzelnen Flughäfen ist dabei auf niedrige Ausgangswerte im Low-Cost-Segment zurückzuführen.



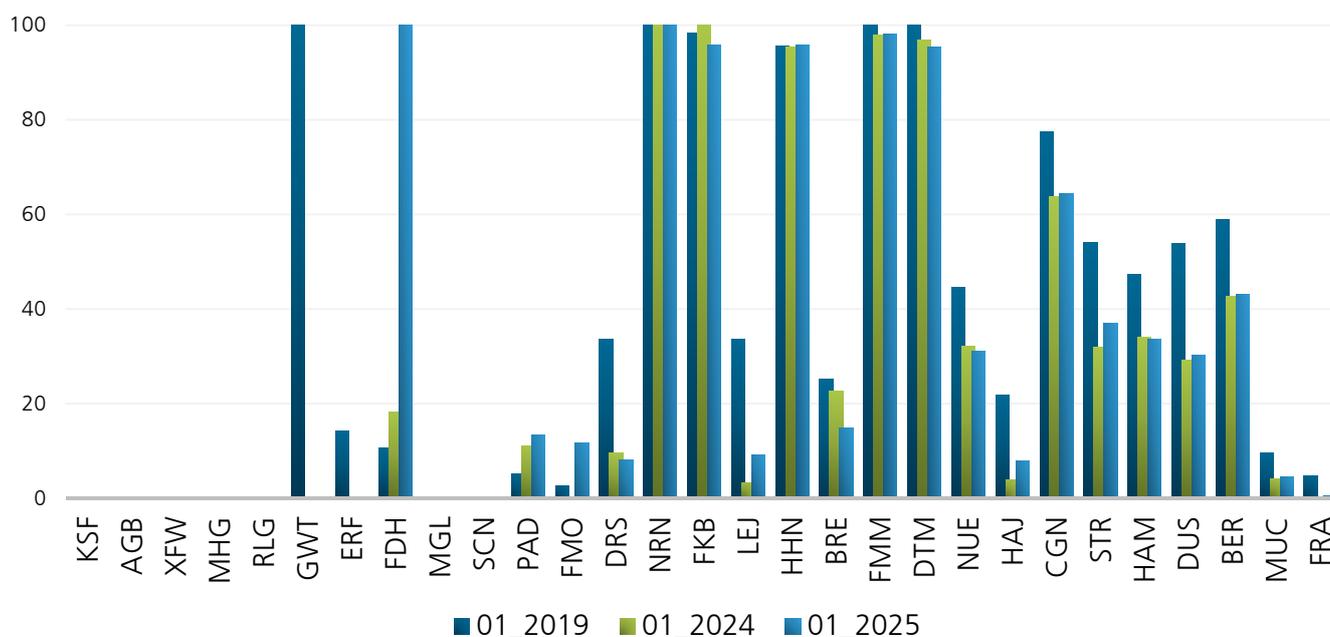
**Abbildung 21:** Veränderung der Luftverkehrsaufkommen an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2025 in einer Woche im Januar (Quelle: OAG, DLR)

**MONITOR Luftverkehr und Low-Cost (Winter/Frühjahr) 1/2025**



**Abbildung 22:** Veränderung der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2025 in einer Woche im Januar  
(Quelle: OAG, DLR)

Low-Cost-Verkehre sind an deutschen Flughäfen sehr unterschiedlich ausgeprägt. An den großen Hubflughäfen Frankfurt und München liegt ihr Anteil bei unter 5 %. Deutlich höher ist er an den größeren Verkehrsflughäfen Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart und Köln, wo jeweils mehr als 30 % der Flüge dem Low-Cost-Segment zuzurechnen sind. An kleineren Flughäfen wie Memmingen, Niederrhein (Weeze), Hahn und Karlsruhe machen Low-Cost-Verkehre sogar über 90 % des gesamten Flugaufkommens aus (siehe **Abbildung 23**). Allerdings liegen die Anteile an nahezu allen Flughäfen weiterhin unter dem Niveau des Jahres 2019.



**Abbildung 23:** Anteile der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2025 in einer Woche im Januar  
(Quelle: OAG, DLR)

## 2.5. Flugpreise ab Deutschland

→ Eine ausführliche Analyse der Flugpreise im deutschen Low-Cost-Verkehr ist im Sonderbeitrag zum MONITOR Luftverkehr und Low-Cost 1/2025 (Frühjahr/Winter) auf der Website des DLR zum [Low Cost Monitor](#) verfügbar.

### 2.5.1. Durchschnittspreise

→ Die Flugpreise der wichtigsten Low-Cost-Anbieter in Deutschland variieren stark – abhängig von Fluggesellschaft, Reiseziel und Buchungszeitpunkt. Während früher vielfach Nettoflugpreise ohne Steuern, Gebühren und Zuschläge ausgewiesen wurden, geben die Fluggesellschaften heute ausschließlich Endpreise an, wodurch die Vergleichbarkeit und Aussagekraft der Preisangaben deutlich gestiegen ist.

Für die aktuelle Erhebung wurden die Endpreise von Low-Cost-Flügen auf rund 70 ausgewählten Strecken – das entspricht etwa 10 % des gesamten Angebots – zu vier verschiedenen Buchungszeitpunkten analysiert: einen Tag, eine Woche, einen Monat sowie drei Monate vor Abflug.

Aufgrund von Angebotsanpassungen seitens der Fluggesellschaften wurden in diesem Jahr auch neue Strecken berücksichtigt, die im Frühjahr 2025 befolgen wurden. Dies kann die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten einschränken. Als einheitlicher Buchungstag wurde der 11. März 2025 gewählt.

**Die dabei ermittelten durchschnittlichen Bruttopreise lagen im Frühjahr 2025 je nach Fluggesellschaft zwischen 67 € und 130 € – über alle betrachteten Strecken und Buchungszeitpunkte hinweg.**

Wizz Air bietet dabei im deutschen Markt insgesamt die günstigsten Preise an, gefolgt von Ryanair und easyJet. Alle Angaben verstehen sich inklusive Steuern und Gebühren im deutschen Markt im Frühjahr 2025.

### 2.5.2. Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum

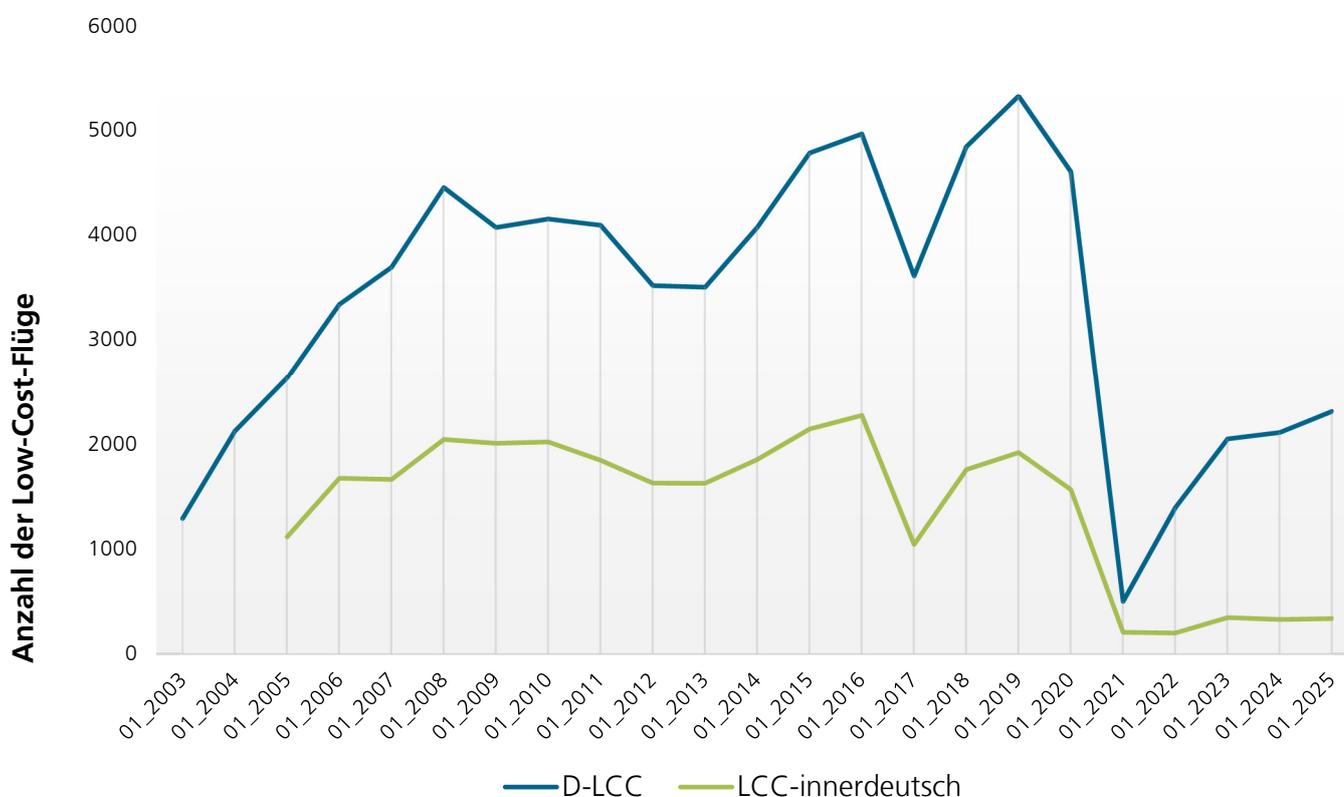
→ Die Flugpreise im Low-Cost-Segment variieren erheblich in Abhängigkeit vom Zeitraum zwischen Buchung und Abflug. Kurzfristige Buchungen, etwa für den Folgetag, können ein Vielfaches dessen kosten, was bei frühzeitiger Planung – beispielsweise drei Monate im Voraus – fällig wird.

**Im Frühjahr 2025 lagen die durchschnittlichen Bruttopreise der führenden Low-Cost-Anbieter in Deutschland bei kurzfristiger Buchung (ein Tag vor Abflug) zwischen rund 119 € und 169 € pro Flug. Bei einer Buchung mit drei Monaten Vorlaufzeit reduzierten sich die Preise auf etwa 44 € bis 90 €.**

Diese Durchschnittswerte geben jedoch keinen Aufschluss darüber, wie viele Tickets tatsächlich zu den jeweiligen Preisen verkauft wurden, da hierzu keine verlässlichen Informationen vorliegen. Eine vertiefte Analyse findet sich im Sonderbeitrag zum MONITOR Luftverkehr und Low-Cost 1/2025 (Frühjahr/Winter) auf der Website des DLR zum aktuellen [Low Cost Monitor](#).

## 2.6. Innerdeutscher Luftverkehr

→ Der deutsche Low-Cost-Markt war in seiner Anfangsphase stark durch ein umfangreiches Angebot innerdeutscher Strecken geprägt – insbesondere durch Fluggesellschaften wie dba, später Air Berlin und Germanwings. Mit dem Rückzug von Air Berlin und dem gleichzeitigen Ausbau europäischer Streckenangebote durch andere Anbieter hat sich das innerdeutsche Angebot im Low-Cost-Segment jedoch kontinuierlich verringert. Aktuell werden weniger als 400 innerdeutsche Flüge pro Woche angeboten – ein deutlicher Rückgang im Vergleich zu 2008, als noch über 2.000 Starts pro Woche registriert wurden (siehe **Abbildung 24**).



**Abbildung 24:** Entwicklung der Low-Cost-Flüge in Deutschland in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

In den Anfangsjahren des Low-Cost-Verkehrs in Deutschland entfiel bis zur Hälfte des gesamten Angebots auf innerdeutsche Verbindungen. Mit dem Marktaustritt von Air Berlin sank dieser Anteil im Jahr 2017 auf rund 30 %. Die kurzzeitige Übernahme einiger Strecken durch easyJet führte zwar zunächst zu einem Anstieg, doch infolge der pandemiebedingten Einstellung zahlreicher Verbindungen halbierte sich der Anteil erneut. Aktuell liegt er bei nur noch etwa 15 % (siehe **Abbildung 25**).



**Abbildung 25:** Entwicklung der Anteile der innerdeutschen Low-Cost-Flüge in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

## 2.7. Passagiernachfrage in Deutschland

Hinweis: In den folgenden Auswertungen bezieht sich die Anzahl der Passagiere – anders als in den bisherigen Kapiteln – auf die Summe der Ein- und Aussteiger. Diese Definition folgt der Erhebungsmethodik der Flughafenstatistik, in der beide Gruppen gemeinsam erfasst werden.

➔ Siehe **Tabelle 4**: Im Jahr 2024 wurden an den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen in Deutschland insgesamt rund 211,4 Millionen Passagiere (Ein- und Aussteiger) gezählt. Davon entfallen nach der im MONITOR Luftverkehr und Low-Cost angewandten Abgrenzung etwa **55,7 Millionen Passagiere auf den Low-Cost-Verkehr**. Das entspricht einem Marktanteil von rund 26 %.

Dieser Anteil unterscheidet sich deutlich zwischen den einzelnen Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Anteil des Low-Cost-Verkehrs besonders gering, während Flughäfen mit einer klaren Ausrichtung auf preisgünstige Angebote – wie Memmingen oder Dortmund – nahezu ausschließlich durch dieses Segment geprägt sind. Am Flughafen Zweibrücken hingegen finden keine Low-Cost-Verkehre mehr statt.

Nach dem starken Einbruch des Passagieraufkommens im Zuge der Corona-Pandemie ab dem ersten Halbjahr 2020 setzte ab 2021 eine Erholung ein. Dennoch liegt das Gesamtpassagieraufkommen im Jahr 2024 noch rund 15 % unter dem Niveau von 2019, dem Jahr vor der Pandemie. Besonders deutlich zeigt sich die Lücke im Low-Cost-Segment: Die Zahl der Low-Cost-Carrier-Passagiere liegt hier sogar 31 % unter dem Vor-Corona-Wert.

Low-Cost-Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2024 (in Tsd.)		Anteil Low-Cost in % an Gesamt
	Gesamt	Low-Cost	
BER	25.448	13.704	53,9
DUS	20.013	7.159	35,8
CGN	9.992	6.591	66,0
HAM	14.819	6.160	41,6
STR	9.124	4.223	46,3
FMM	3.240	3.222	99,5
DTM	3.108	2.863	92,1
NRN	1.951	1.929	98,9
MUC	41.525	1.922	4,6
NUE	3.998	1.790	44,8
HHN	1.816	1.742	95,9
FKB	1.797	1.701	94,7
HAJ	5.213	662	12,7
BRE	1.883	552	29,3
FMO	1.256	368	29,3
FRA	61.486	309	0,5
PAD	814	308	37,9
LEJ	2.194	196	8,9
DRS	880	149	16,9
SCN	338	82	24,3
FDH	183	49	26,8
ERF	165	34	20,5
LBC	70	0	0,0
RLG	48	0	0,0
<b>Summe</b>	<b>211.362</b>	<b>55.715</b>	<b>26,4</b>

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  
HAJ - 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

NDZ - Nordholz  
NRD - Norderney  
NRN - Weeze  
NUE - Nürnberg  
PAD - Paderborn  
RLG - Rostock  
RMS - Ramstein  
SCN - Saarbrücken  
STR - Stuttgart  
WVN - Wilhelmshaven  
ZQW - Zweibrücken  
XFW - Finkenwerder

**Tabelle 4:** Low-Cost-Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2024, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: ADV, Sabre MI, DLR)

### 3. Luftverkehr und Low-Cost im grenznahen Ausland

➔ Für viele Fragestellungen im Zusammenhang mit dem deutschen Luftverkehr sind nicht nur die innerdeutschen Flughäfen relevant, sondern auch grenznahe ausländische Flughäfen, über die Passagiere aus Deutschland abfliegen. Aufgrund unterschiedlicher nationaler Rahmenbedingungen – etwa bei Steuern, Gebühren oder Abgaben – könnten diese Flughäfen für deutsche Reisende attraktiv sein. Vor allem Low-Cost-Carrier profitieren hier möglicherweise von geringeren Zusatzkosten, was sich in potenziell günstigeren Ticketpreisen niederschlagen könnte.

Vor diesem Hintergrund beleuchtet dieser Abschnitt die Entwicklung grenznaher ausländischer Flughäfen mit Relevanz für den deutschen Markt. Insgesamt wurden 14 Flughäfen identifiziert, an denen planmäßiger Linienverkehr inklusive Low-Cost-Verbindungen angeboten wird und die sich in Grenznähe zu Deutschland befinden (siehe **Abbildung 26**). Diese Flughäfen werden in der weiteren Analyse berücksichtigt. Im Winterflugplan 2025 zählen insbesondere Luxemburg, Basel und Zürich zu den größeren Standorten: An jedem dieser Flughäfen werden aktuell mehr als 350 Flüge pro Woche durchgeführt (siehe **Abbildung 27**).

Low-Cost-Flüge sind vor allem an den grenznahen Flughäfen Eindhoven (NL) und Basel (CH) stark vertreten – beide verzeichnen über 150 Flüge pro Woche. Auch an den Flughäfen Salzburg (AT) und Zürich (CH) ist das Low-Cost-Angebot mit jeweils rund 100 wöchentlichen Flügen nennenswert (siehe **Abbildung 28**).



**Abbildung 26:** Flughäfen im grenznahen Ausland im Umkreis von 100 Km  
(Quelle: DLR)

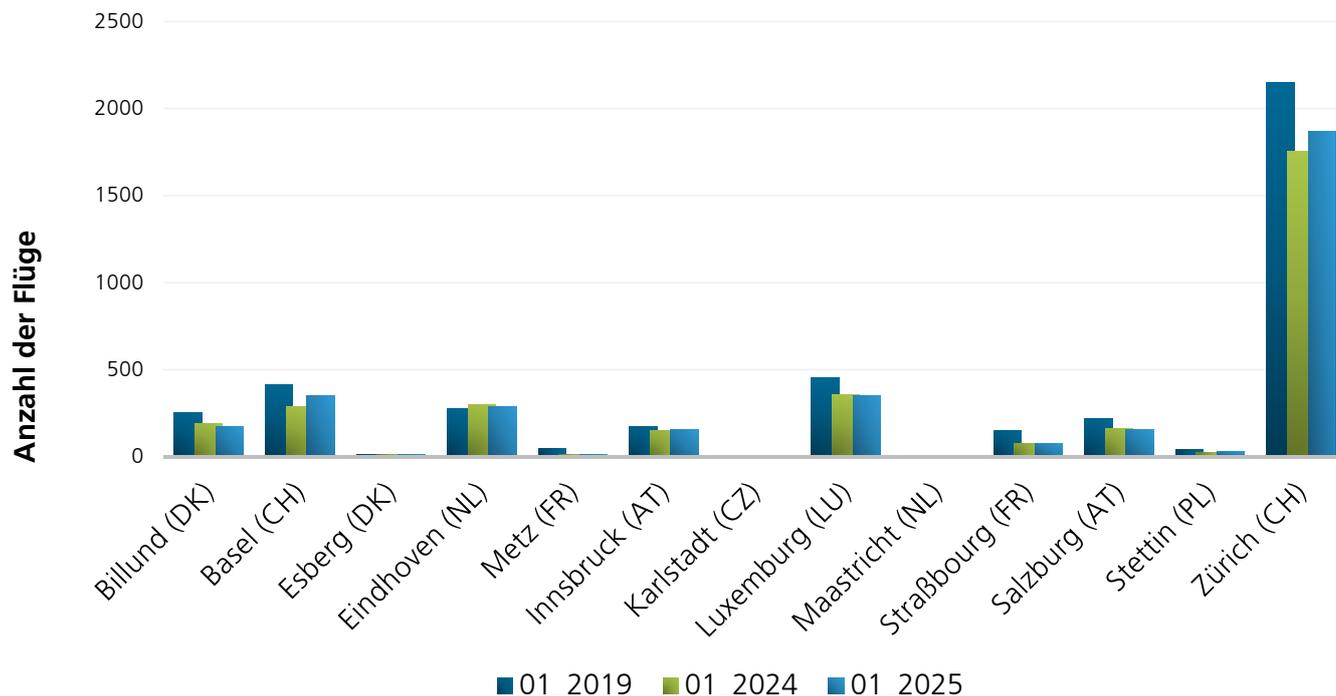


Abbildung 27: Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an grenznahen Flughäfen im benachbarten Ausland in einer Januarwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

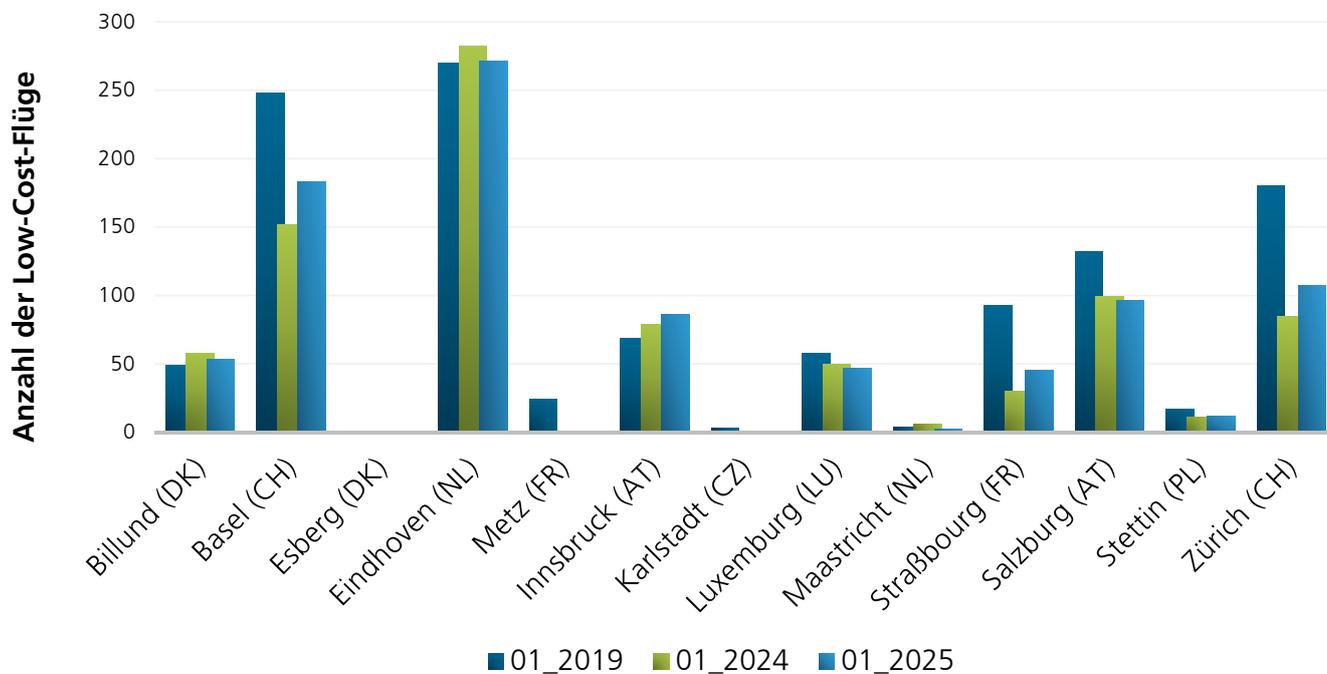
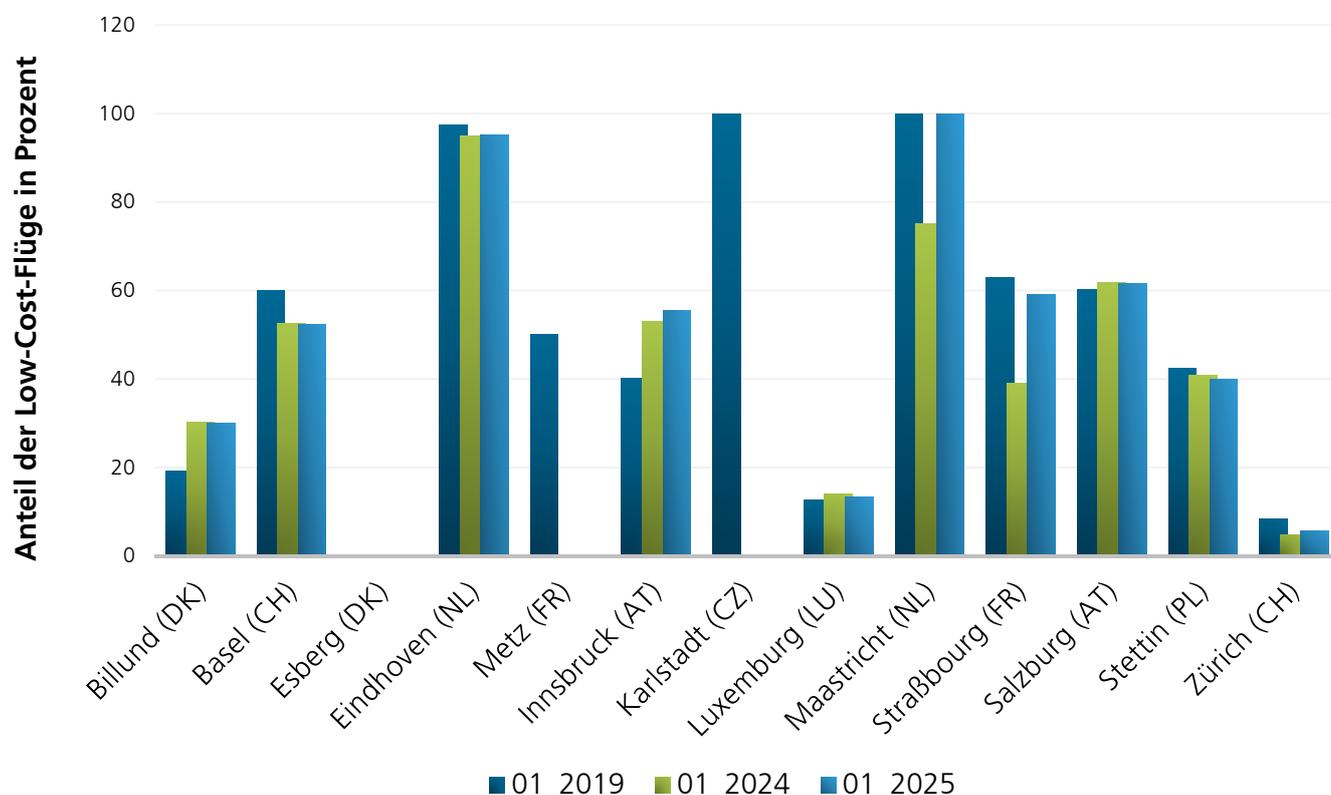


Abbildung 28: Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an grenznahen Flughäfen im benachbarten Ausland in einer Januarwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

An sechs der vierzehn untersuchten grenznahen Flughäfen liegt der Anteil der Low-Cost-Verkehre – zumindest zeitweise – über 50 %, allerdings zum Teil bei vergleichsweise geringen absoluten Flugzahlen (siehe **Abbildung 29**).



**Abbildung 29:** Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Verkehre am Gesamtverkehr im benachbarten Ausland in einer Januarwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

Die Entwicklung an den grenznahen Flughäfen verläuft uneinheitlich: Lediglich Esbjerg (allerdings bei sehr geringem Verkehrsaufkommen) und Eindhoven haben das Niveau von 2019 bereits wieder erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr ist hingegen an mehreren Standorten ein Wachstum zu verzeichnen, insbesondere in Basel, Innsbruck, Stettin und Zürich.

#### 4. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa

➔ Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low-Cost-Marktes wird im Folgenden auch der europäische Markt betrachtet, auf dem zahlreiche Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil preisgünstiger Flugangebote aktiv sind. Neben den bereits auf dem deutschen Markt vertretenen Fluggesellschaften existieren weitere Anbieter sowie Tochtergesellschaften, die dem Low-Cost-Segment zugeordnet werden können.

Viele dieser Tochterunternehmen verfügen zwar über einen eigenen Zwei-Buchstaben-IATA-Code, operieren jedoch teilweise unter dem Code der Muttergesellschaft. Dies erschwert eine eindeutige Identifizierung. Hinzu kommt, dass zunehmend Fluggesellschaften sowohl im klassischen Linien- und Charterverkehr als auch im Low-Cost-Segment tätig sind. Eine klare Abgrenzung zwischen traditionellen Linienfluggesellschaften, Ferienfliegern und reinen Low-Cost-Anbietern ist daher zunehmend schwierig. Diese Untersuchung erhebt daher keinen Anspruch auf vollständige Erfassung aller Fluggesellschaftspezifischen Daten, sondern verfolgt das Ziel, eine möglichst realitätsnahe Darstellung von Struktur und Umfang des europäischen Low-Cost-Marktes zu liefern.

Mit Beginn der Corona-Pandemie Anfang 2020 ist das Low-Cost-Angebot europaweit zunächst deutlich zurückgegangen. Inzwischen zeigt sich jedoch ein klarer Aufwärtstrend: **Im Vergleich zum Vorjahr ist der Low-Cost-Verkehr in Europa um rund 9 % gestiegen. Damit bleibt er allerdings noch etwa 15 % unter dem Niveau von 2019.**

Die Zahl der in Europa tätigen Low-Cost-Fluggesellschaften ist im Vergleich zum Jahr 2024 weitgehend konstant geblieben. Neu hinzugekommen sind lediglich Ajet und Flynas. Neben den in Deutschland aktiven Fluggesellschaften sind folgende Fluggesellschaften und deren Tochterunternehmen auf dem europäischen Markt präsent:

Fluggesellschaft	IATA-Code	Homepage	Flugzeuganzahl	Flugzeugdetails
Air Arabia	G9	<a href="http://www.airarabia.com">www.airarabia.com</a>	51	A320: 42; A321: 9
Air Arabia Egypt	E5	<a href="http://www.airarabia.com">www.airarabia.com</a>	4	A320: 4
Air Arabia Abu Dhabi	3L	<a href="http://www.airarabia.com">www.airarabia.com</a>	11	A320: 11
easyJet Europe	EC	<a href="http://www.easyjet.com">www.easyjet.com</a>	136	A319: 35; A320: 93; A321: 8
easyJet Switzerland	DS	<a href="http://www.easyjet.com">www.easyjet.com</a>	33	A320: 33
Eurowings Europe	E2	<a href="http://www.eurowings.com">www.eurowings.com</a>	29	A319: 6; A320: 23
Flydubai	FZ	<a href="http://www.flydubai.com">www.flydubai.com</a>	88	B737: 88
Jet 2	LS	<a href="http://www.jet2.com">www.jet2.com</a>	120	B737: 102; A321: 17; A330: 1
Lauda Europe	LW	<a href="http://www.ryanair.com">www.ryanair.com</a>	26	A320: 26
Malta Air	AL	<a href="http://www.ryanair.com">www.ryanair.com</a>	179	B737: 179
Norse UK	Z0	<a href="http://www.flynorse.com">www.flynorse.com</a>	4	B787: 4
Transavia	HV	<a href="http://www.transavia.com">www.transavia.com</a>	51	B737: 40; A320: 3; A321: 8
Wizz Air Abu Dhabi	5W	<a href="http://www.wizzair.com">www.wizzair.com</a>	12	A321: 12
Wizz Air UK	W9	<a href="http://www.wizzair.com">www.wizzair.com</a>	18	A321: 18

**Tabelle 5:** Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften auf dem europäischen Markt, A: Airbus, B: Boeing, E: Embraer (Quelle: Cirium, DLR)

Insgesamt setzt sich die **Konsolidierung im Bereich der Low-Cost-Angebote in Europa** weiter fort. Mehrere Fluggesellschaften befinden sich in Auflösung oder wurden von anderen Anbietern übernommen. Schon vor der Corona-Krise wurden beispielsweise Gesellschaften wie Air Italy in größere Low-Cost-Carrier wie Meridiana integriert. Meridiana zog sich später gänzlich aus dem Niedrigpreissegment zurück. Andere wie Air Berlin oder Niki mussten Insolvenz anmelden. Air Berlin erklärte im August 2017 ihre Zahlungsunfähigkeit; Niki wurde von Laudamotion in Österreich übernommen, die jedoch bereits 2020 den Betrieb einstellte. Im Gegenzug wurde auf Malta die Fluggesellschaft Lauda Europe gegründet, die als Tochterunternehmen von Ryanair fungiert und den Betrieb von Laudamotion übernahm.

Die isländische Fluggesellschaft Iceland Express wurde zunächst von WOW übernommen, doch auch WOW stellte im März 2019 den Flugbetrieb ein. Ebenso verschwand Flybaboo als eigenständige Marke vom Markt. Sie wurde von Darwin Airline übernommen, die ihrerseits unter dem Namen Etihad Regional operierte, aber ebenfalls Ende 2017 den Flugbetrieb einstellte. Flybe wurde im Frühjahr 2019 von einem Konsortium unter der Führung von Virgin Atlantic übernommen, stellte den Flugbetrieb jedoch im Jahr 2023 endgültig ein.

Weitere Fluggesellschaften wie Air One und Wizz Air Ukraine stellten ihren Betrieb bereits in den Jahren 2014 bzw. 2015 ein – unter anderem aufgrund politischer Entwicklungen. Die italienische Volare wurde in Alitalia integriert und 2015 aufgelöst. Der malaysische Langstrecken-Low-Cost-Carrier AirAsia X zog sich schon vor mehreren Jahren vollständig aus Europa zurück – unter anderem wegen gestiegener Betriebskosten.

Auch Blue Panorama sowie Tochtergesellschaften von Norwegian haben den Flugbetrieb eingestellt. Norwegian selbst hatte bereits vor der Pandemie mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, beispielsweise aufgrund des Startverbots der Boeing 737 MAX. Inzwischen hat die Fluggesellschaft ihre Langstreckenangebote vollständig aufgegeben, ein Insolvenzverfahren abgeschlossen und konzentriert sich künftig ausschließlich auf den europäischen Markt.

Im Gegensatz dazu kam es in jüngerer Zeit auch zu **Neugründungen**. Die norwegische Fluggesellschaft Norse Atlantic sowie ihre Tochtergesellschaft Norse Atlantic UK sind neue Anbieter auf dem Markt für Low-Cost-Verbindungen. Die Airline-Gruppe IAG, zu der unter anderem British Airways und Iberia gehören, gründete im Sommer 2017 mit Level einen neuen Langstrecken-Carrier im Niedrigpreissegment. Auch der Air-France-KLM-Konzern gründete im selben Jahr mit Joon eine neue Fluggesellschaft, die jedoch inzwischen wieder eingestellt wurde. Seit 2021 ist mit Play zudem eine neue Low-Cost-Fluggesellschaft aus Island aktiv. Der asiatische Anbieter Scoot, ursprünglich auf Langstrecken ausgerichtet, bot zunächst Flüge von Athen nach Singapur an und nahm später auch Direktflüge von Berlin auf, die derzeit allerdings nur mit Zwischenstopp über Athen verfügbar sind.

Während sich kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt zurückziehen, expandieren andere Anbieter stark. So vergrößert Wizz Air seine Marktpräsenz kontinuierlich durch neue Tochtergesellschaften wie Wizz Air UK, Wizz Air Abu Dhabi und Wizz Air Malta. Neu auf dem europäischen Markt sind darüber hinaus Ajjet, eine Tochtergesellschaft von Turkish Airlines, sowie Flynas.

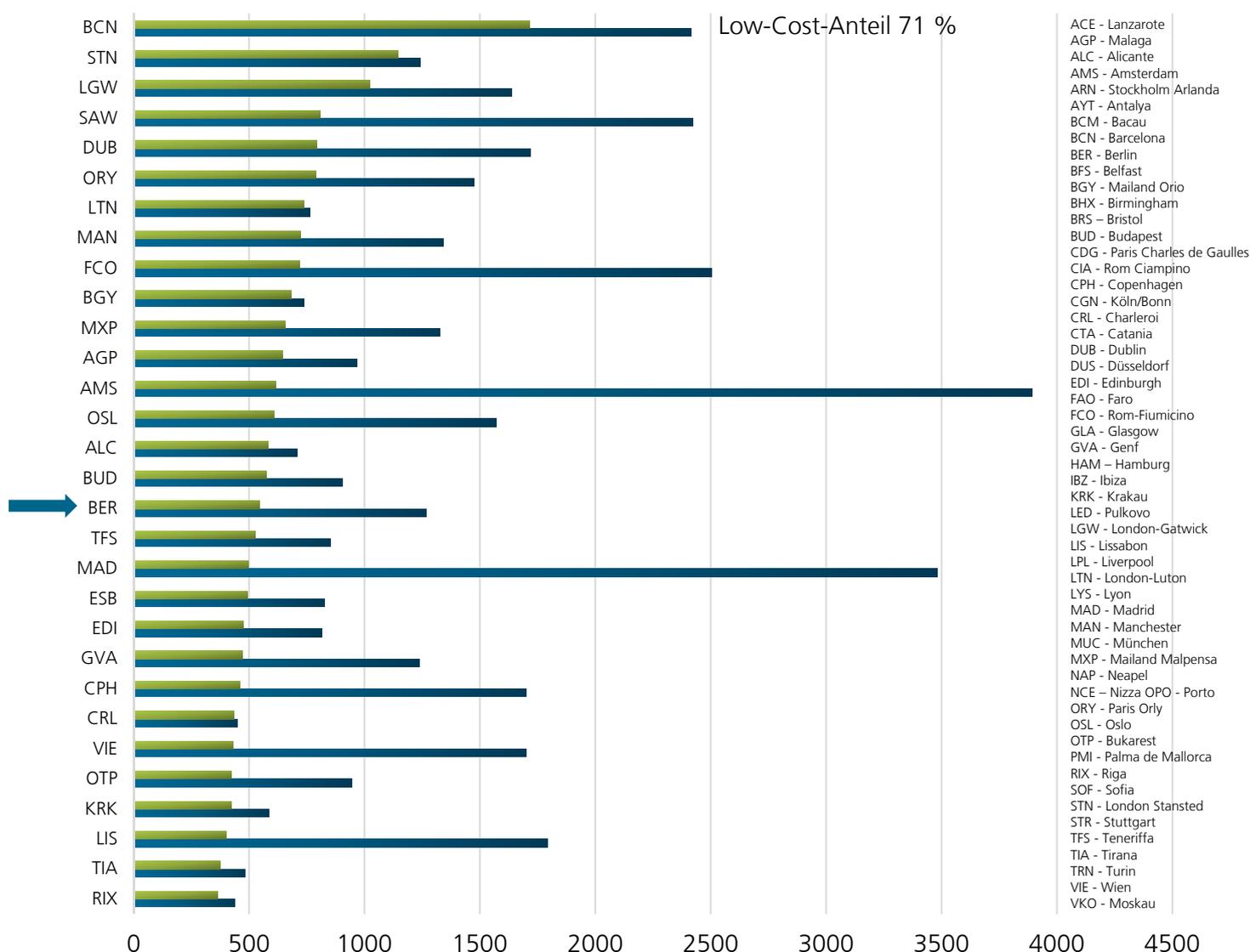
→ Siehe **Tabelle 6: Die größte europäische Low-Cost-Fluggesellschaft im Frühjahr 2025 ist Ryanair mit über 14.500 geplanten Starts in einer Januarwoche**. Damit hat Ryanair ihr Angebot im Vergleich zu 2019 um etwa 11 Prozent gesteigert. Es folgen easyJet mit rund 5.900 Flügen und Wizz Air mit etwa 5.300 Flügen. Beide Gesellschaften konnten ihr Angebot gegenüber dem Vorjahr erhöhen, wobei easyJet weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie liegt.

Die strategischen Ansätze der Fluggesellschaften unterscheiden sich dabei erheblich – beispielsweise hinsichtlich der Bedienfrequenz: Während Ryanair im Durchschnitt rund vier Flüge pro Strecke und Woche anbietet, liegt dieser Wert bei Vueling bei acht Flügen. **Insgesamt beträgt der Marktanteil von Ryanair im europäischen Low-Cost-Markt aktuell rund 37 Prozent.**

→ Siehe **Tabelle 7: Die wichtigsten Quell- und Zielländer für Low-Cost-Verbindungen** sind Spanien und Großbritannien mit jeweils mehr als 6.000 Starts pro Woche. Das Streckennetz Spaniens umfasst im Frühjahr 2025 über 1.000 Verbindungen in ganz Europa, einschließlich nationaler Flüge. Großbritannien bietet mit etwa 900 Strecken ebenfalls ein sehr umfangreiches Netz. Auf den weiteren Plätzen nach den angebotenen Flügen folgen Italien und Frankreich. Deutschland liegt mit 2.316 Starts pro Woche an fünfter

Stelle. Von den insgesamt etwa 6.790 unterschiedlichen Strecken, die im Low-Cost-Bereich bedient werden, werden rund 81 Prozent ausschließlich von einem Anbieter geflogen. Etwa 1.100 Strecken weisen zwei konkurrierende Low-Cost-Anbieter auf, während auf rund 180 Verbindungen mehr als zwei Gesellschaften im Wettbewerb stehen. Mittlerweile sind auch Langstreckenverbindungen im Low-Cost-Segment wieder verfügbar – etwa mit Norse Atlantic und Norse Atlantic UK in die USA sowie mit Scoot nach Singapur.

➔ Siehe **Abbildung 30**: Barcelona ist mit rund 1.700 Starts im Frühjahr 2025 der **Flughafen** mit den meisten Low-Cost-Angeboten in Europa. Die größte Agglomeration ist London mit rund 2.900 Low-Cost-Angeboten auf drei Flughäfen. 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 nur ein deutscher Flughafen, der über mehr als 350 Flugangebote im betrachteten Segment pro Woche verfügt.



**Abbildung 30:** Die größten Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen bzw. Starts in der untersuchten Woche im Januar 2025 (Quelle: OAG, DLR)

<b>Low-Cost-Angebote in Europa</b>				
<b>01/2025</b>				
<b>Rang</b>	<b>Fluggesellschaft</b>	<b>Starts</b>	<b>Sitze</b>	<b>Strecken*</b>
1	Ryanair_total	14.532	2.777.615	3.447
	Ryanair	14.084	2.692.767	3.246
2	easyJet	5.857	1.066.761	1.249
3	Wizz Air_total	5.217	1.160.673	1.183
4	Vueling	2.965	553.772	335
	Wizz Air Malta	2.393	533.229	525
5	Ajet	2.361	450.175	248
	Wizz Air	2.360	516.548	573
6	Norwegian_total	1.882	351.288	344
7	Transavia_total	1.546	296.069	330
8	Eurowings_total	1.483	242.698	318
	Eurowings	1.453	240.538	316
	Norwegian	1.161	216.039	173
9	Jet 2	919	179.727	304
	Transavia.France	847	159.486	190
	Norwegian Air Sweden	721	135.249	171
10	Air Baltic	706	102.440	157
	Transavia	699	136.583	140
11	Volotea	471	81.696	190
	Wizz Air UK	464	110.896	85
	Ryanair UK	448	84.848	201
12	Air Arabia_total	329	58.109	85
13	flydubai	297	49.908	33
	Air Arabia Maroc	172	30.294	64
	Air Arabia	131	23.327	15
14	Play	126	22.932	35
	Wizz Air Abu Dhabi	67	15.653	10
15	Flynas	43	7.310	11
	Eurowings Europe	30	2.160	2
	Norse_total	21	7.098	8
	Air Arabia Abu Dhabi	17	2.958	4
	Norse UK	15	5.070	5
	Air Arabia Egypt	9	1.530	2
16	Scoot	9	2.961	3
	Norse	6	2.028	3
	<b>Summe</b>	<b>38.831</b>	<b>7.426.885</b>	<b>8.290</b>

\* Durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt.

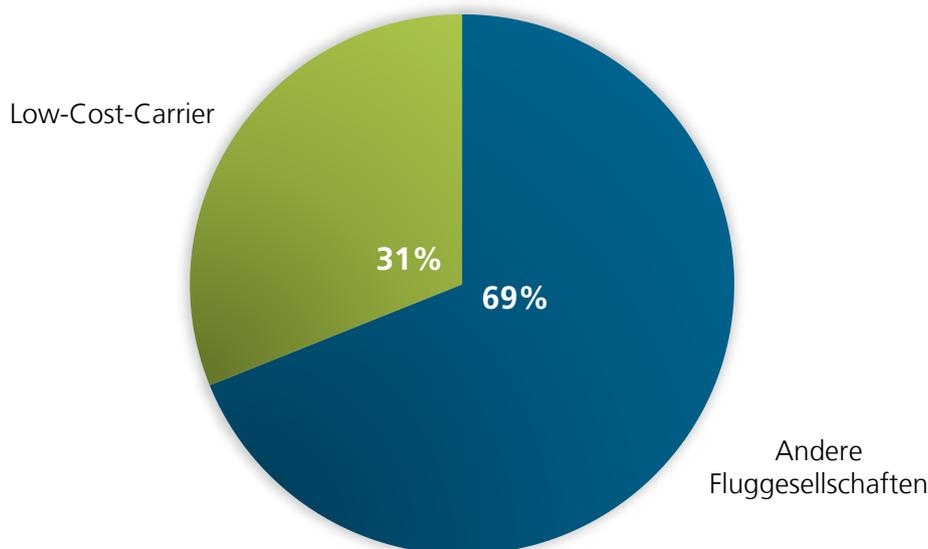
**Tabelle 6:** Ranking der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge in 01/2025. Angaben jeweils für eine Januarwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet. (Quelle: OAG, DLR)

<b>Low-Cost-Angebote in Europa</b>				
<b>01/2025</b>				
<b>Rang</b>	<b>Land</b>	<b>Starts</b>	<b>Sitze</b>	<b>Strecken</b>
1	Spanien	6.564	1.257.308	1.012
2	Großbritannien	6.142	1.168.871	898
3	Italien	4.981	972.718	863
4	Frankreich	2.867	534.785	600
5	Deutschland	2.316	419.535	504
6	Türkei	2.229	424.913	241
7	Polen	1.393	286.097	319
8	Norwegen	1.144	215.825	142
9	Portugal	1.033	198.474	211
10	Irland	1.007	191.623	152
11	Niederlande	959	180.700	143
12	Schweiz	786	145.688	145
13	Rumänien	780	161.057	159
14	Österreich	627	118.307	131
15	Belgien	600	115.681	124
16	Ungarn	578	124.080	95
17	Dänemark	564	106.293	91
18	Schweden	431	81.140	94
19	Albanien	376	82.404	55
20	Lettland	365	57.228	68
21	Tschechien	305	58.869	56
22	Zypern	291	53.274	65
23	Bulgarien	279	54.111	63
24	Griechenland	262	51.812	66
25	Litauen	237	41.669	58
26	Malta	226	43.819	56
27	Finnland	180	32.778	55
28	Serbien	177	33.287	48
29	Rußland	154	26.459	16
30	Island	131	24.870	36
31	Georgien	117	24.633	32
32	Estland	111	17.952	27
33	Mazedonien	92	17.165	29
34	Kroatien	84	15.013	27
35	Aserbaidshan	78	15.081	9
36	Armenien	77	16.197	13
37	Slovakei	69	13.770	22
38	Bosnien und Herzegowina	68	13.128	23
39	Moldavien	60	13.030	17
40	Luxemburg	47	8.945	11
41	Slovenien	15	2.608	4
42	Montenegro	12	2.726	5
43	Weißrussland	10	1.660	1
44	Gibraltar	7	1.302	3
	<b>Summe</b>	<b>38.831</b>	<b>7.426.885</b>	<b>6.789</b>

**Tabelle 7:** Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Low-Cost-Abflüge in 01/2025. Angaben jeweils für eine Januarwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet. (Quelle: OAG, DLR)

➔ Siehe **Abbildung 31**: Der Marktanteil der Low-Cost-Carrier im europäischen Luftverkehr liegt bei etwa 31 % der geplanten Flüge in einer typischen Woche des Winter- und Frühjahrsflugplans 2025. Demgegenüber werden rund 69 % der Flüge in Europa überwiegend von klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt.

Ein weiterer Teil des Verkehrs entfällt auf kleinere Regionalfluggesellschaften, die allerdings in der Regel in enger Kooperation mit größeren Netzwerk-Carriern operieren.



**Abbildung 31:** Anteile des Low-Cost-Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts in 01/2025. Angaben jeweils für eine Januarwoche. Gesamtverkehr: 124.668 Starts, davon 38.831 Low-Cost-Starts. (Quelle: OAG, DLR)

## 5. Weltweiter Luftverkehr und Low-Cost

➔ Low-Cost-Verkehre sind kein ausschließlich europäisches oder deutsches Phänomen. Auch auf internationaler Ebene zählen Low-Cost-Carrier zu den größten Fluggesellschaften – sowohl auf den einzelnen Kontinenten als auch weltweit. In einer ergänzenden Berichtsreihe des DLR-Instituts für Luftverkehr, dem [Global Aviation Monitor](#), werden monatlich die größten Flughäfen und Fluggesellschaften in Deutschland, Europa und weltweit analysiert sowie die Entwicklung des gesamten Luftverkehrsaufkommens dargestellt. Seit April 2024 werden diese Daten im Laufe des jeweiligen Monats veröffentlicht und zeigen die geplanten Daten für den aktuellen Monat.

Der Bericht ist für Flughäfen und Fluggesellschaften im globalen Kontext wichtig, um ihre Position zu bewerten, und interessant für Politik, Verwaltung, Industrie und Tourismusbüros, um die Leistung ihrer Region zu verfolgen. Bei größeren Veränderungen lohnt es sich, die Ursachen genauer zu untersuchen. Durch seine monatlichen Updates kann der Bericht ein führender Indikator für bestimmte Trends sein.

In Deutschland ist Eurowings aktuell der größte Anbieter von Low-Cost-Angeboten. Auf europäischer Ebene dominieren Ryanair und easyJet den Markt.

Weltweit zählt Southwest Airlines aus den USA zu den fünf flugstärksten Fluggesellschaften überhaupt und ist zugleich der größte Low-Cost-Carrier weltweit, gefolgt von Ryanair. Auch weitere Fluggesellschaften wie IndiGo aus Asien, JetBlue aus Nordamerika und Azul aus Südamerika gehören zu den 25 größten Low-Cost-Anbietern weltweit (siehe **Tabelle 8**).

Anzahl der monatlichen Abflüge der größten Fluggesellschaften der Welt			
Rang	Fluggesellschaft	06/2025	Wachstumsrate
1	American Airlines	197.656	5,3
2	Delta Air Lines	158.307	6,4
3	United Airlines	148.853	8,7
4	Southwest Airlines	125.777	-1,2
5	Ryanair	105.870	3,6
6	China Eastern Airlines	71.413	-0,5
7	China Southern Airlines	67.643	-2,2
8	IndiGo Air	66.226	9,2
9	easyJet	54.437	0,0
10	Air China	50.803	-0,7
11	LATAM Airlines	46.733	6,9
12	Alaska Airlines	40.453	5,2
13	Turkish Airlines	37.663	6,7
14	Lufthansa German Airlines	35.732	-4,7
15	Air Canada	33.447	0,3
16	All Nippon Airways	29.438	2,0
17	Aeroflot Russian Airlines	28.886	-1,8
18	British Airways	26.649	1,1
19	JetBlue Airways Corporation	26.336	-3,8
20	Air France	25.714	0,9
21	Japan Airlines International	25.548	-0,7
22	Azul	25.332	-2,9
23	Hainan Airlines	23.155	5,0
24	Qantas Airways	22.952	0,5
25	SAS Scandinavian Airlines	22.396	12,2

**Tabelle 8:** Ranking der 25 größten Fluggesellschaften global im Juni 2025 und Veränderungen zum Vorjahresmonat (Quelle: OAG, DLR)

## 6. Kurzfassung

### 6.1. Entwicklung des Luftverkehrs

→ Das weltweite Passagieraufkommen hat im Jahr 2024 erstmals wieder das Niveau von 2019 übertroffen und liegt mit rund 4,7 Milliarden Einsteigern etwa 2 % über dem Vorkrisenwert. Bei der Anzahl der Flugbewegungen bleibt das globale Startaufkommen mit etwa 36,3 Millionen Flügen im Jahr 2024 hingegen noch rund 5 % unter dem Wert von 2019. Von diesen Flügen entfallen etwa 11 Millionen auf den Low-Cost-Sektor.

Im Jahr 2010 entfielen noch 37 % der weltweiten planmäßigen Passagierflüge auf den nordamerikanischen Markt, gefolgt von Europa mit 25 % und Asien mit 21 %. Im Jahr 2024 hat sich dieses Verhältnis deutlich verschoben: Der asiatische Markt liegt mit einem Anteil von 31 % nun vor Nordamerika mit 29 % und Europa mit 23 %. Auch im Segment der Low-Cost-Verkehre ist eine dynamische Entwicklung zu beobachten. Im Jahr 2010 lag der Anteil der Low-Cost-Flüge in Asien, Europa und Nordamerika jeweils bei etwa 20 %. Bis 2024 ist dieser Anteil in Asien und Europa jeweils auf rund 35 % gestiegen, in Nordamerika auf etwa 25 %. Besonders ausgeprägt ist das Wachstum im Mittleren Osten: Hier hat sich der Anteil der Low-Cost-Verkehre von rund 10 % im Jahr 2010 auf über 30 % im Jahr 2024 erhöht.

### 6.2. Low-Cost-Angebote in Deutschland

Die im Low-Cost-Segment tätigen Fluggesellschaften unterscheiden sich zum Teil erheblich in der Gestaltung ihres Angebots. Aufgrund dieser Heterogenität lassen sich nur wenige, aber dennoch relevante Kriterien zur Abgrenzung des Marktsegments „Low Cost“ definieren – hierzu zählen insbesondere niedrige Preise, ihre allgemeine Verfügbarkeit sowie der Direktvertrieb über das Internet. Für die aktuelle Analyse einer Januarwoche im Winterflugplan 2025 werden 15 Fluggesellschaften, die ganz oder überwiegend preisgünstige Angebote auf deutschen Flughäfen bereitstellen, dem Low-Cost-Segment zugeordnet.

Zwischen 2002 und 2008 verzeichnete der Low-Cost-Sektor hohe jährliche Wachstumsraten. Eine erste Trendwende trat im Sommer 2008 ein, als sich das Wachstum spürbar abschwächte. Nach einem kurzfristigen Anstieg im Jahr 2010 folgte 2011 ein erneuter Rückgang der angebotenen Starts. Ab 2012 war bis 2018/2019 wieder ein **kontinuierlicher Zuwachs** zu beobachten. Die bisher höchsten Werte wurden mit über 6.700 Starts im Sommer 2018 und 5.325 Starts im Winter 2019 erreicht. Die Corona-Pandemie führte anschließend zu einem starken Einbruch: Im Winter 2021 waren nur noch rund 500 Starts im Low-Cost-Segment geplant. In der Folge setzte ein Erholungstrend ein, mit 1.397 Starts im Winter 2022. Im Winter 2025 beläuft sich die Zahl auf 2.316 Starts, was einem Zuwachs von rund 9,5 % gegenüber dem Vorjahr entspricht – jedoch noch immer mehr als 56 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019 liegt.

Gemessen an der Zahl der geplanten Starts war Eurowings mit über 900 Flügen pro Woche im Januar 2025 der größte Anbieter von Low-Cost-Verkehren in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies ein Wachstum von rund 7 %, verglichen mit dem Winter 2019 jedoch ein Rückgang um 67 %. Insgesamt bedienten die betrachteten Fluggesellschaften im Januar 2025 rund **504 unterschiedliche Strecken mit preisgünstigen Low-Cost-Flugangeboten im innerdeutschen sowie grenzüberschreitenden Verkehr**.

In der Anfangsphase der Low-Cost-Entwicklung in Deutschland lag der **Anteil des innerdeutschen Verkehrs** bei bis zu 50 % am Gesamtangebot. Mit dem Marktaustritt von Air Berlin fiel dieser Anteil im Jahr

2017 auf rund 30 %. Eine kurzfristige Erholung durch die Übernahme einiger Strecken durch easyJet wurde durch die pandemiebedingte Streichung zahlreicher Verbindungen wieder aufgehoben. Derzeit liegt der Anteil des innerdeutschen Low-Cost-Verkehrs nur noch bei etwa 15 %.

Die **durchschnittlichen Bruttopreise für einen Low-Cost-Flug im Frühjahr 2025** variierten je nach Fluggesellschaft zwischen 67 € und 130 € – betrachtet über alle Strecken und Buchungszeitpunkte hinweg. Die Preise unterliegen erheblichen Schwankungen in Abhängigkeit vom Zeitraum zwischen Buchung und Abflug: Kurzfristig gebuchte Low-Cost-Flüge (mit einem Tag Vorlauf) kosteten durchschnittlich zwischen 119 € und 169 €, während Flüge mit einer Vorausbuchungsfrist von drei Monaten im Schnitt zwischen 44 € und 90 € lagen.

Low-Cost-Verkehre sind an deutschen Flughäfen sehr unterschiedlich stark vertreten. Während an den großen Drehkreuzen Frankfurt und München der Anteil unter 5 % liegt, beträgt er an Flughäfen wie Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart und Köln jeweils über 40 %. An kleineren Flughäfen wie Memmingen, Niederrhein (Weeze), Hahn und Karlsruhe liegt der Anteil sogar bei über 90 %. Mit 547 wöchentlichen Starts insbesondere durch Anbieter wie Eurowings und Ryanair belegt Berlin den Spitzenplatz unter den deutschen Flughäfen mit dem größten Low-Cost-Angebot, gefolgt von Düsseldorf, Hamburg, Köln und Stuttgart. Insgesamt liegt der Anteil der Low-Cost-Flüge am gesamten Flugangebot in Deutschland mit rund 2.300 Starts in der betrachteten Januarwoche 2025 bei 21,4 %. Dies entspricht einem deutlichen Rückgang gegenüber dem Jahr 2019, als vor der Pandemie noch ein Anteil von 32 % erreicht wurde.

### 6.3. Luftverkehr und Low-Cost im grenznahen Ausland

Für viele Fragestellungen im Zusammenhang mit dem deutschen Luftverkehr sind nicht nur innerdeutsche Flughäfen relevant, sondern auch grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland, über die Passagiere aus Deutschland abfliegen können. Insgesamt befinden sich rund 14 dieser Flughäfen in unmittelbarer Nähe zur deutschen Grenze, an denen zumindest teilweise planmäßiger Passagierluftverkehr angeboten wird. Zu den bedeutenderen grenznahen Flughäfen zählen Luxemburg, Basel und Zürich. An diesen Standorten wurden in der Januarwoche 2025 jeweils mehr als 350 Flüge durchgeführt. Ein besonders hohes Aufkommen an Low-Cost-Verkehren lässt sich in Eindhoven (Niederlande) und Basel (Schweiz) beobachten, mit jeweils über 150 Flügen pro Woche. Auch Salzburg (Österreich) und Zürich (Schweiz) verzeichnen ein nennenswertes Angebot in diesem Segment, mit jeweils rund 100 wöchentlichen Flügen.

### 6.4. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa und weltweit

In einer Referenzwoche im Januar 2025 boten rund 16 Fluggesellschaften mehr als 38.000 Low-Cost-Flüge innerhalb Europas an. Dabei wurden nahezu 7.000 unterschiedliche Strecken in insgesamt 44 Ländern bedient. Mit über 14.500 Starts stellte Ryanair das größte Angebot unter den Low-Cost-Carriern in Europa. Auf Länderebene führte Spanien mit mehr als 6.500 Starts das Ranking an, während Deutschland mit 2.316 Flügen den fünften Platz belegte. Der Anteil der Low-Cost-Verkehre am gesamten europäischen Flugangebot lag bei rund 31 %. Der Flughafen mit dem größten Low-Cost-Angebot war Barcelona, mit etwa 1.700 wöchentlichen Starts.

Zu den 25 weltweit größten Fluggesellschaften im Juni 2025 zählten auch vier Airlines, die dem Low-Cost-Markt zugeordnet werden können: Southwest Airlines in den USA belegte Rang 4, Ryanair in Europa Rang 5. JetBlue aus den USA erreichte Platz 19, während Azul aus Südamerika auf Rang 22 lag.

## 7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

<b>Abbildung 1</b> - Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens (Einsteiger) .....	5
<b>Abbildung 2</b> - Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens nach Regionen .....	6
<b>Abbildung 3</b> - Entwicklung der Anteile der Passagieraufkommen nach Regionen .....	6
<b>Abbildung 4</b> - Entwicklung des weltweiten Flugbewegungsaufkommens .....	7
<b>Abbildung 5</b> - Entwicklung der Anzahl der Flüge nach Regionen .....	8
<b>Abbildung 6</b> - Entwicklung der Anteile der Flüge nach Regionen .....	8
<b>Abbildung 7</b> - Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Flüge nach Regionen .....	9
<b>Abbildung 8</b> - Entwicklung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa .....	10
<b>Abbildung 9</b> - Veränderung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa .....	10
<b>Abbildung 10</b> - Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Angebote in Deutschland und Europa .....	11
<b>Abbildung 11</b> - Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens (Starts) in Deutschland .....	15
<b>Abbildung 12</b> - Entwicklung der Marktanteile der Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa .....	15
<b>Abbildung 13</b> - Streckennetz der Low-Cost-Carrier im Verkehr mit Deutschland im Januar 2025 .....	16
<b>Abbildung 14</b> - Marktanteile der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland .....	21
<b>Abbildung 15</b> - Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland von deutschen Flughäfen im Januar 2025 .....	22
<b>Abbildung 16</b> - Entwicklung des Low-Cost-Streckennetzes von deutschen Flughäfen .....	24
<b>Abbildung 17</b> - Angebotene Passagierflüge nach Anzahl der Starts an deutschen Flughäfen .....	26
<b>Abbildung 18</b> - Anteil der Low-Cost-Angebote in Deutschland an deutschen Flughäfen .....	27
<b>Abbildung 19</b> - Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen .....	27
<b>Abbildung 20</b> - Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen .....	28
<b>Abbildung 21</b> - Veränderung des Luftverkehrsaufkommens an deutschen Flughäfen .....	28
<b>Abbildung 22</b> - Veränderung der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen .....	29
<b>Abbildung 23</b> - Anteile der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen .....	29
<b>Abbildung 24</b> - Entwicklung der Low-Cost-Flüge in Deutschland .....	31
<b>Abbildung 25</b> - Entwicklung der Anteile der innerdeutschen Low-Cost-Flüge .....	32
<b>Abbildung 26</b> - Flughäfen im grenznahen Ausland im Umkreis von 100 Km .....	34
<b>Abbildung 27</b> - Luftverkehrsentwicklung an grenznahen Flughäfen im Ausland .....	35
<b>Abbildung 28</b> - Entwicklung der Low-Cost-Verkehre an grenznahen Flughäfen im Ausland .....	35
<b>Abbildung 29</b> - Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Verkehre am Gesamtverkehr im Ausland .....	36
<b>Abbildung 30</b> - Die größten Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach Starts .....	39
<b>Abbildung 31</b> - Anteile des Low-Cost-Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr .....	42
<b>Tabelle 1</b> - Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften auf dem deutschen Markt .....	17
<b>Tabelle 2</b> - Ranking der Fluggesellschaften im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge .....	20
<b>Tabelle 3</b> - Ranking der Zielländer im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge .....	23
<b>Tabelle 4</b> - Low-Cost-Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2024 .....	33
<b>Tabelle 5</b> - Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften auf dem europäischen Markt .....	37
<b>Tabelle 6</b> - Ranking der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Europa .....	40
<b>Tabelle 7</b> - Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Low-Cost-Abflüge .....	41
<b>Tabelle 8</b> - Ranking der 25 größten Fluggesellschaften global im Juni 2025 .....	43

## 8. 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.

### DLR-Institut für Luftverkehr

Das DLR-Institut für Luftverkehr erforscht die komplexen Zusammenhänge des Luftverkehrs und seiner Subsysteme. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung von Szenarien, der makroökonomischen Analyse des Luftverkehrssystems, der betriebswirtschaftlichen Analyse sowie der Modellierung und Simulation des Flug- und Flottenbetriebs aus luftverkehrsökonomischer Sicht. Die Forschenden prognostizieren, gestalten und bewerten den Luftverkehr als Teil des gesamten Verkehrssystems. Damit tragen sie zur Steigerung der Nachhaltigkeit und Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems bei. Das Institut integriert ökologische, ökonomische, technologische und soziale Aspekte des Luftverkehrs und bündelt innerhalb des DLR die Expertise zur Analyse der Luftverkehrsmärkte und zur Bewertung der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs. Damit positioniert es sich als kompetenter Partner für Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Dieser Bericht wird in der Abteilung Luftverkehrsentwicklung des DLR-Instituts für Luftverkehr erstellt. Die Abteilung erforscht Prognosemethoden, um die Nachfrage und das Angebot in verschiedenen Regionen und für unterschiedliche Flugzeugtypen vorherzusagen. Diese Luftverkehrsprognosen unterstützen die strategische Planung von Infrastruktur, Konnektivität und Umweltmaßnahmen: [s.dlr.de/luftverkehrsprognose](https://www.dlr.de/luftverkehrsprognose).

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

Adresse:

Linder Höhe, 51147 Köln

Telefon: +49 2203 601-4554

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

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

### **DLR.de/lv**

Abbildungen DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

stock.adobe.com: Titelbild – KONSTANTIN SHISHKIN, Seite 4 – cineberg