

MONITOR Luftverkehr und Low-Cost 2/2025

Luftverkehrsmarkt und Low-Cost-Angebote von Fluggesellschaften
im deutschen, europäischen und globalen Luftverkehr (Sommer/Herbst 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	10
1.3. Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa – bisherige Entwicklung	12
2. Low-Cost-Angebote und -Nachfrage 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	25
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	33
4. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa	35
5. Weltweiter Luftverkehr und Low-Cost	41

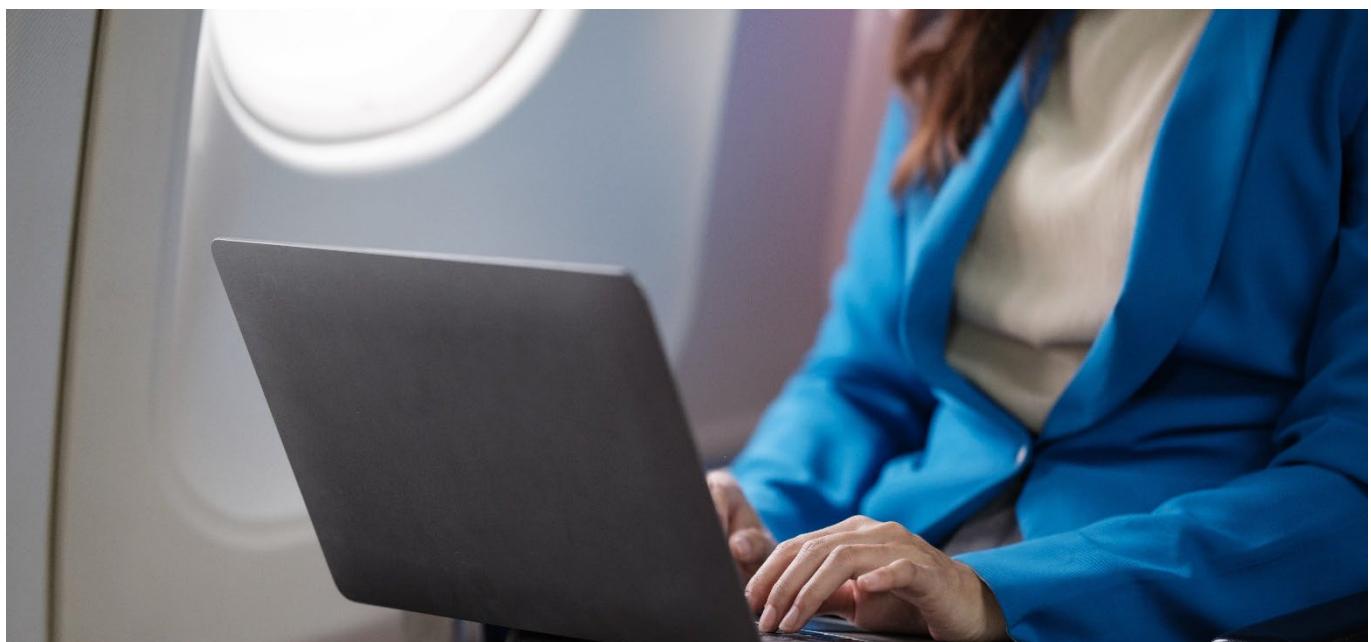
6. Kurzfassung	43
6.1. Entwicklung des Luftverkehrs	43
6.2. Low-Cost-Angebote in Deutschland	43
6.3. Luftverkehr und Low-Cost im grenznahen Ausland	44
6.4. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa und weltweit	44
7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	45
8. Impressum	46

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**“, der im Sommer 2025 erstmalig mit Analysen zum Winter und Frühjahr 2024/2025 erschienen ist, löst damit die rund 20 Jahre alte Serie „Low Cost Monitor“ des DLR ab. Die neue Publikation ist 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 DLR-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 Sommerflugplan 2025, Quelle: OAG-Wochenflugpläne) und verschiedenen Marktmerkmalen. Den Abschluss bildet eine globale Betrachtung des Luftverkehrs im Monat Dezember 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.

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, wenn gleich mit landesspezifisch unterschiedlichen Wachstumsraten. 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. Im ersten Halbjahr 2025 setzte sich der weltweite Wachstumstrend weiter fort. Rund 2,3 Milliarden Passagiere bedeuten in diesem Zeitraum ein Plus von 1,2 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 oder 4,1 % mehr als 2019 (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 zusätzliche veränderte Rahmenbedingungen – etwa die Erhöhung der Kosten, wie insbesondere der Luftverkehrsteuer und der Passagiersicherheits- und Flugsicherungsgebühren – dämpfend auf die Entwicklung ein.

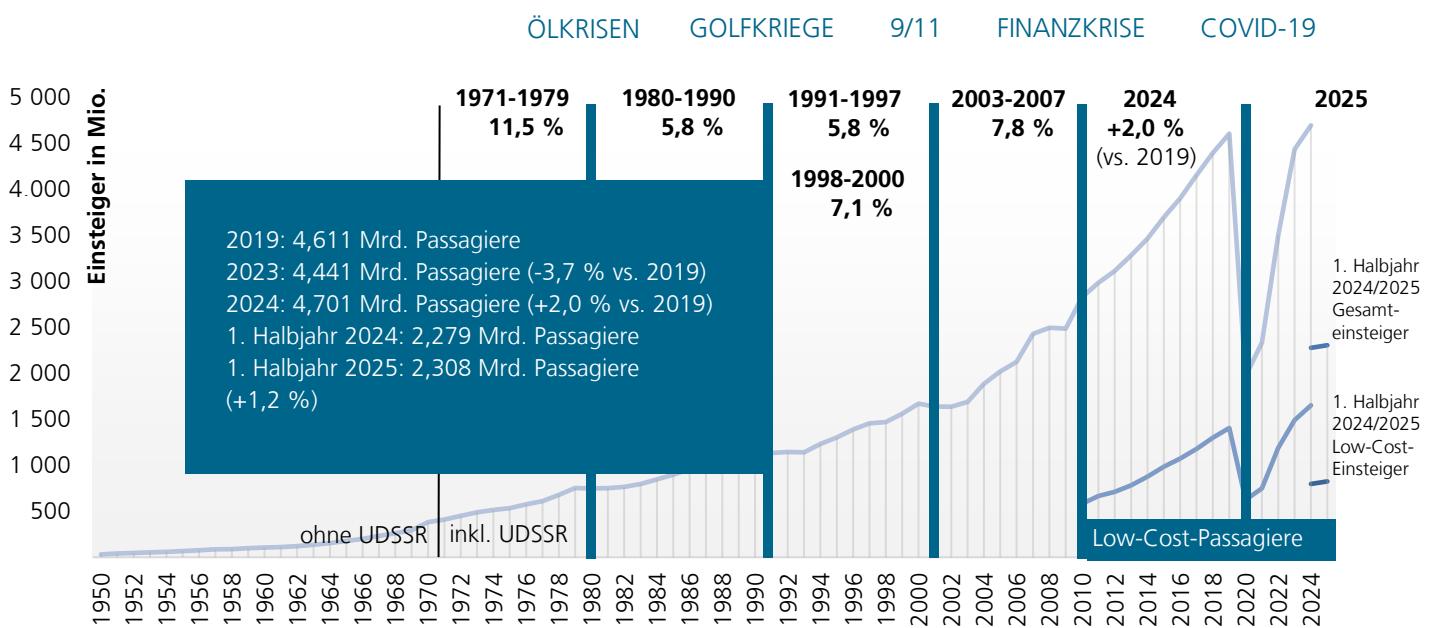
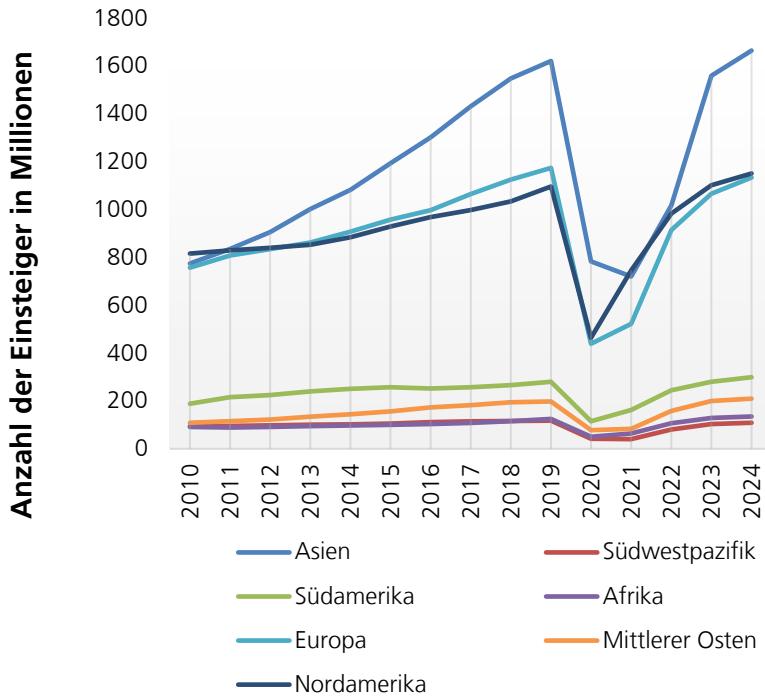


Abbildung 1: Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens (Einstieger) (Quelle: ICAO, Sabre MI, DLR)

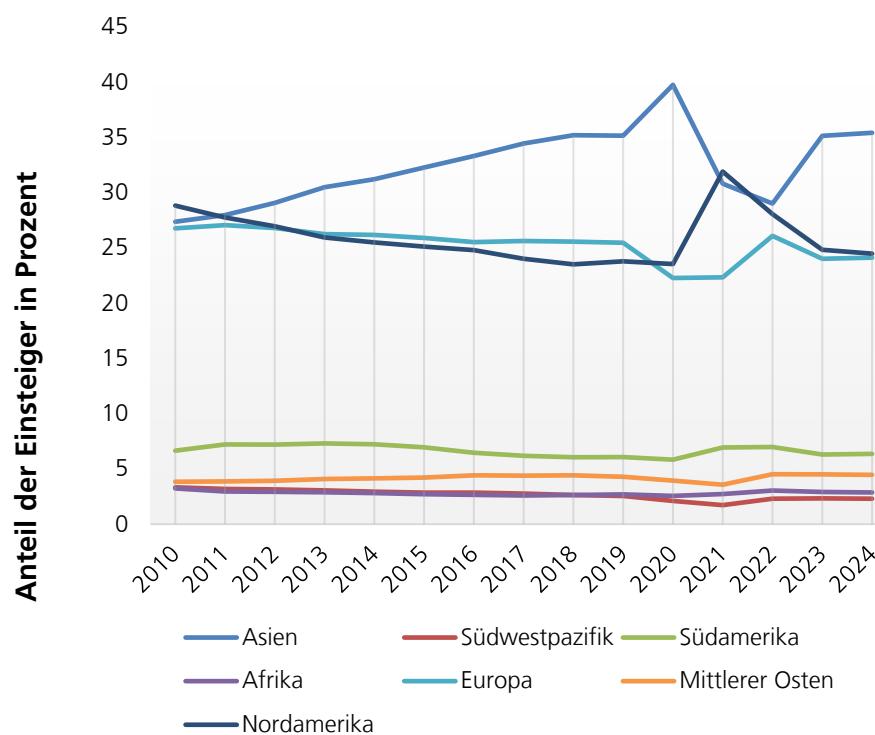
Das Passagieraufkommen (gemessen an Einsteigern) hat sich in den einzelnen Weltregionen unterschiedlich entwickelt. Bis zum Jahr 2010 war Nordamerika die Region mit dem höchsten Passagieraufkommen. Im Jahr 2011 lagen die drei großen Regionen – Nordamerika, Europa und Asien – dann nahezu gleichauf, jeweils bei rund 800 Millionen Einsteigern (siehe **Abbildung 2**).



Passagiere in Mio.	1. Halbjahr 2024	1. Halbjahr 2025	Δ 2024/ 2025 in %
Asien	833,5	814,1	-2,3
Südwestpazifik	52,9	53,8	1,7
Mittel-/Südamerika	146,2	154,3	5,5
Afrika	64,6	68,5	6,4
Europa	520,5	554,6	6,6
Mittlerer Osten	103,6	107,1	3,4
Nordamerika	558,3	555,2	-0,5

Abbildung 2: Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens nach Regionen

(Quelle: Sabre MI, DLR)



Anteil in %	1. Halbjahr 2024	1. Halbjahr 2025
Asien	36,6	35,3
Südwestpazifik	2,3	2,3
Mittel-/Südamerika	6,4	6,7
Afrika	2,8	3,0
Europa	22,8	24,0
Mittlerer Osten	4,5	4,6
Nordamerika	24,5	24,1

Abbildung 3: Entwicklung der Anteile des Passagieraufkommens nach Regionen

(Quelle: Sabre MI, DLR)

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 Einsteigern. 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 24 % Anteil am globalen Passagieraufkommen (siehe **Abbildung 3**). Im ersten Halbjahr 2025 hat sich besonders das Passagieraufkommen in Europa und Afrika mit über 6 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 positiv entwickelt. Leichte Rückgänge gab es hingegen in Asien und Nordamerika. Asien bleibt aber mit über 35 % weiterhin aufkommensstärkste Region vor Nordamerika und Europa.

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.

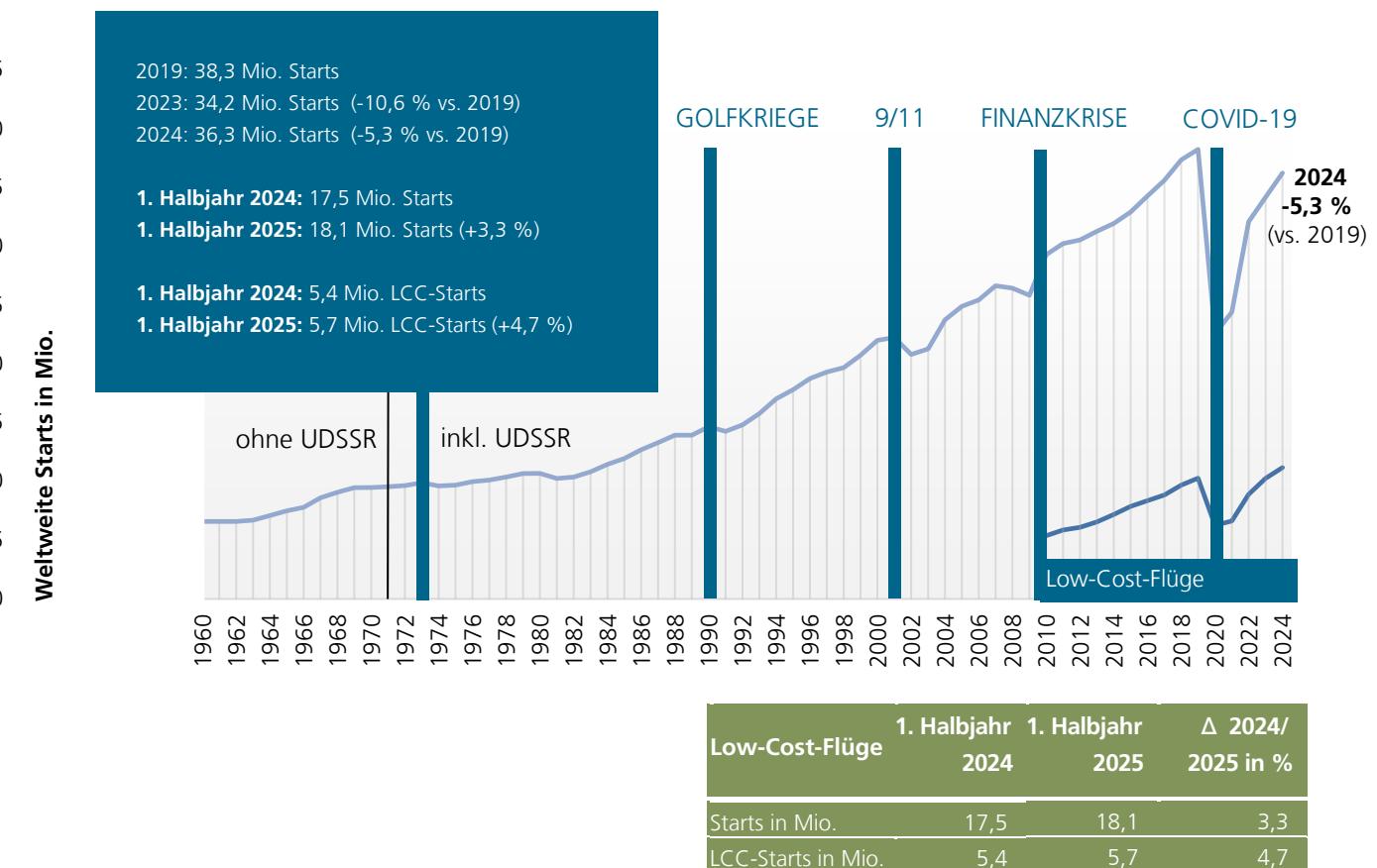
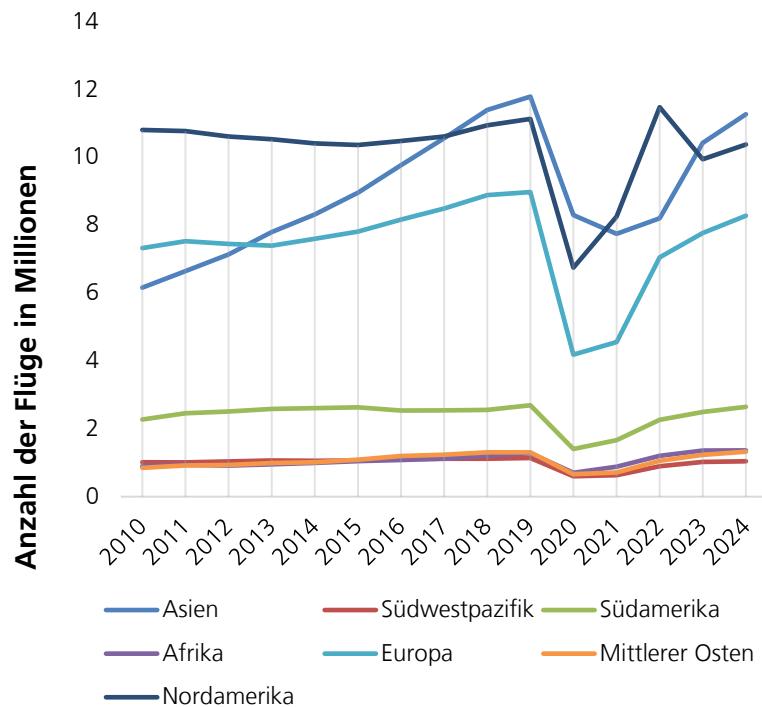


Abbildung 4: Entwicklung des weltweiten Flugbewegungsaufkommens; LCC-Starts = Low Cost Carrier Starts
(Quelle: ICAO, Sabre MI, DLR)

Im ersten Halbjahr 2025 näherte sich die Anzahl der Flugbewegungen weiter dem Niveau von 2019 und lag mit 18,1 Millionen weltweiten Starts nur noch 3,2 % darunter.

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. Die Anzahl der weltweiten Starts im Low-Cost-Segment ist im ersten Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,7 % auf 5,7 Millionen Flüge gestiegen.



Starts in Mio.	1. Halbjahr 2024	1. Halbjahr 2025	Δ 2024/ 2025 in %
	2024	2025	2025 in %
Asien	5,5	5,7	3,7
Südwestpazifik	0,5	0,5	-2,2
Mittel-/Südamerika	1,3	1,4	4,7
Afrika	0,7	0,7	0,2
Europa	3,9	4,0	3,6
Mittlerer Osten	0,6	0,7	3,1
Nordamerika	5,0	5,2	3,1

Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl der Flüge nach Regionen

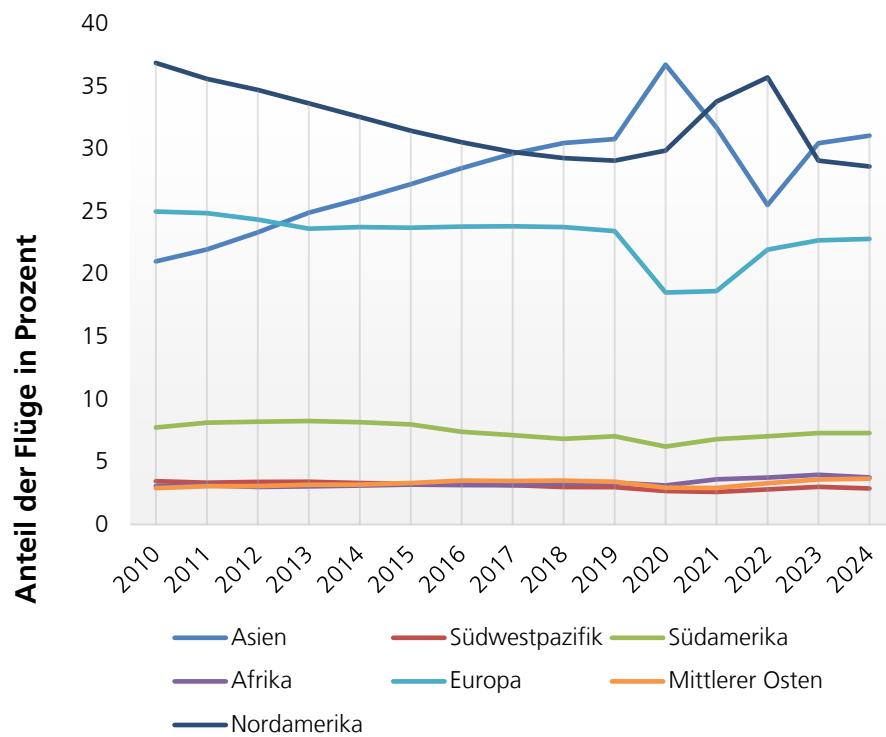
(Quelle: Sabre MI, DLR)

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**).

Im ersten Halbjahr 2025 haben die Flugbewegungen sich in fast allen Weltregionen bis auf den Südwestpazifik positiv entwickelt. Asien bleibt mit 5,7 Millionen Starts und mit über 32 % anteilsstärkste Region am Weltaufkommens vor Nordamerika und Europa.

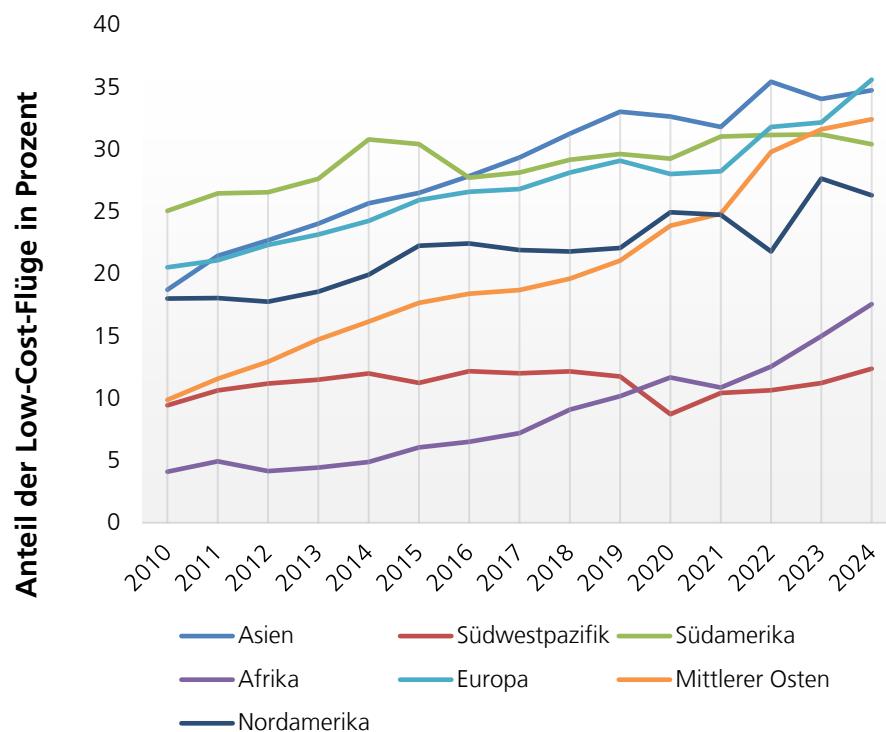
Auch der Low-Cost-Verkehr hat seit mehr als 15 Jahren eine dynamische Entwicklung genommen. Im Jahr 2010 lag der Anteil von Low-Cost-Flügen in Asien, Europa und Nordamerika jeweils noch bei rund 20 %. Inzwischen liegt er in Asien und Europa bei etwa 36 %, in Nordamerika immerhin bei rund 26 %. Besonders 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**).

Im ersten Halbjahr 2025 hatte Europa mit 36,2 % bei den Flugbewegungen den höchsten Anteil an Low-Cost-Verkehren am Gesamtverkehr vor Asien mit 35,9 %. Der Mittlere Osten kam auf 33,4 %. Weltweit lag der Anteil bei 31,3 % gegenüber 30,9 % im ersten Halbjahr 2024.



Anteil in %	1. Halbjahr	1. Halbjahr
	2024	2025
Asien	31,3	31,5
Südwestpazifik	2,9	2,7
Mittel-/Südamerika	7,4	7,5
Afrika	3,8	3,7
Europa	22,2	22,2
Mittlerer Osten	3,7	3,7
Nordamerika	28,6	28,6

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



Anteil in %	1. Halbjahr	1. Halbjahr
	2024	2025
Asien	34,7	35,9
Südwestpazifik	12,2	13,1
Mittel-/Südamerika	29,8	30,6
Afrika	16,8	18,9
Europa	35,5	36,2
Mittlerer Osten	32,2	33,4
Nordamerika	26,9	25,6
Gesamt	30,9	31,3

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 weltweiten Gesamtaufkommen wird in diesem Kapitel detaillierter auf den Luftverkehr in Europa und Deutschland eingegangen. Dabei wird insbesondere der Sommerflugplan 2025 näher analysiert.

Die folgenden Abbildungen zeigen die aktuelle Entwicklung des Luftverkehrs (**angebotene Flüge in einer Juliwoche 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 2 % gewachsen ist, liegt es noch immer rund 2,4 % unter dem Vorkrisenniveau. Der Low-Cost-Markt verzeichnet ein Plus von etwa 3 % gegenüber dem Angebot des Vorjahrs und übertrifft damit sogar das Angebot von 2019.

In Deutschland ist das gesamte Luftverkehrsangebot im Juli 2025 gegenüber dem Vorjahr zwar um rund 4,4 % gestiegen, liegt aber mit einem Rückgang von über 16 % noch deutlich unter dem Wert von 2019. Das Low-Cost-Angebot liegt im Juli 2025 mit etwa 34 % ebenfalls noch deutlich unter dem Niveau der entsprechenden Sommerwoche im Vorpandemiejahr 2019 (siehe **Abbildung 9**).

Während der Anteil der Low-Cost-Angebote am gesamten Luftverkehrsangebot in Europa im Juli zwischen 2019 und 2025 relativ konstant bei rund 35 % liegt, ist der entsprechende Anteil in Deutschland im selben Zeitraum von 33 % auf 26,1 % gesunken (siehe **Abbildung 10**). Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass Europas größter Low-Cost-Anbieter, Ryanair, sein Angebot auf europäischer Ebene deutlich ausgeweitet hat (+40 %), während es in Deutschland im gleichen Zeitraum stark reduziert wurde (-27 %).

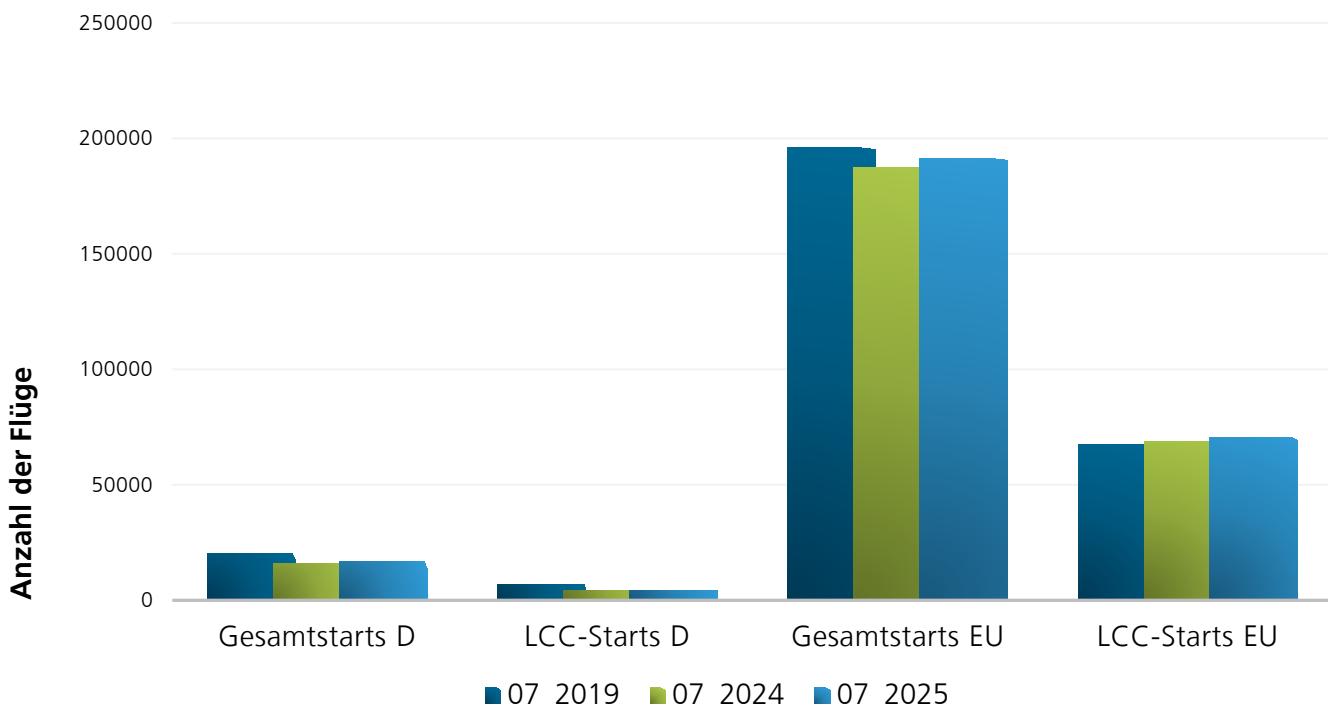


Abbildung 8: Entwicklung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa in einer Juliwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

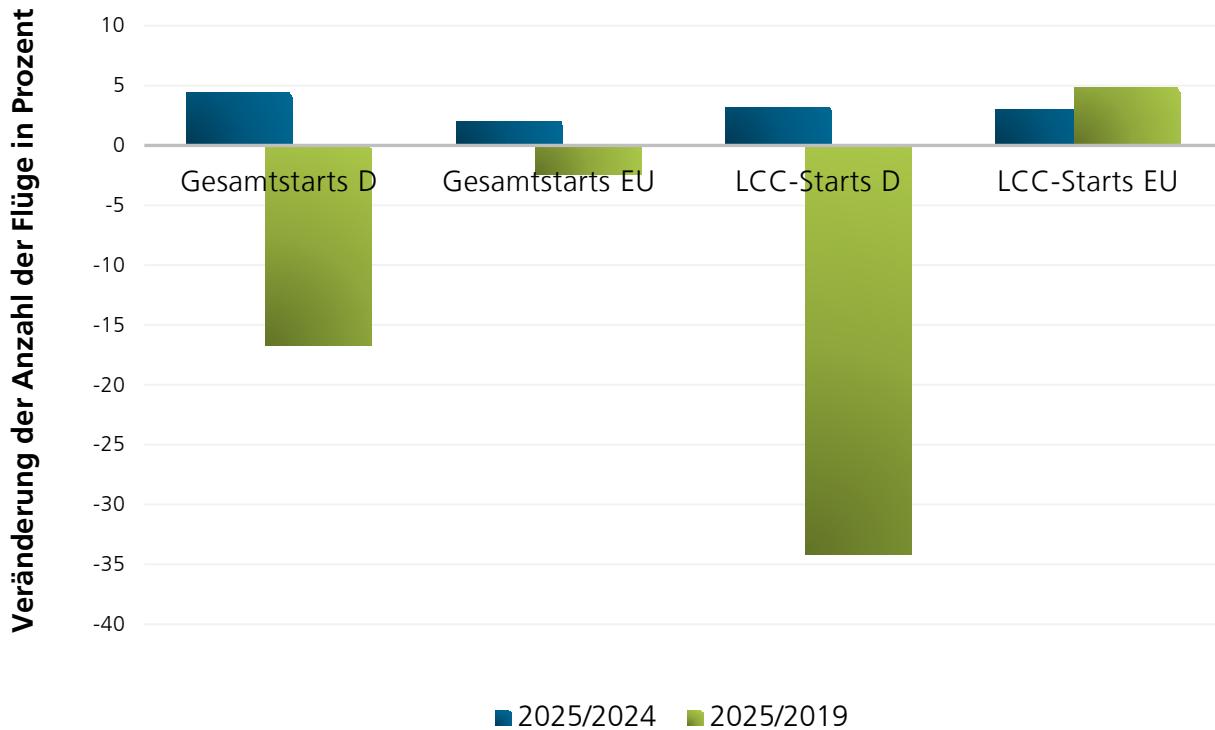


Abbildung 9: Veränderung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa in einer Juliwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

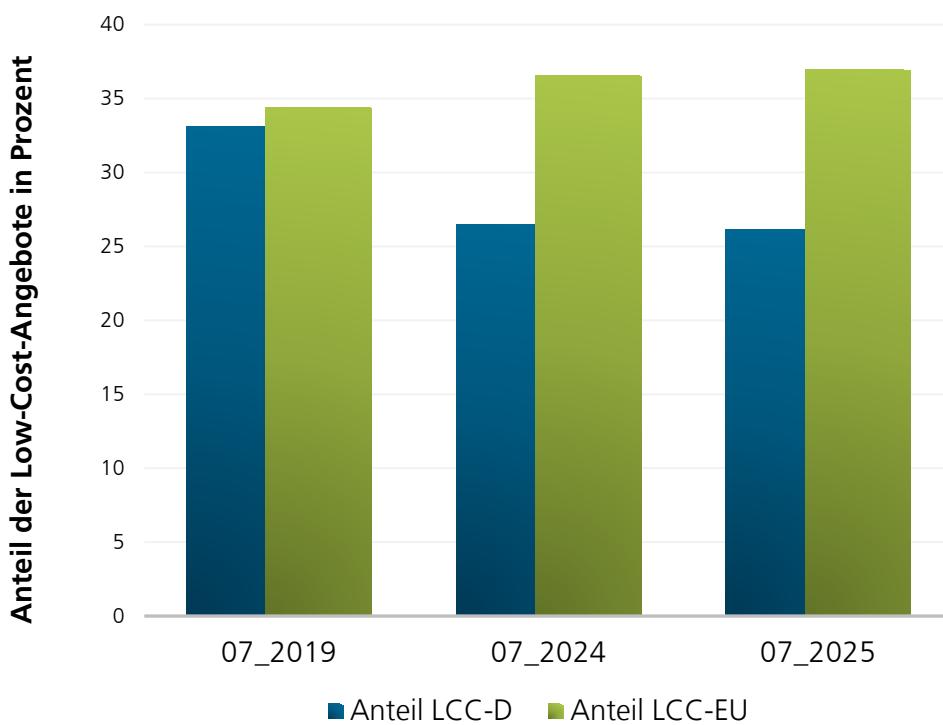


Abbildung 10: Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Angebote in Deutschland und Europa in einer Juliwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

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 Streckenveränderungen.

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.

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 Langstreckenziele 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 der Karibik und den 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 Sommer 2025 wurden 51 Ziele ab Frankfurt und 31 Ziele ab München angeflogen.

Seit 2024 gibt es mit **Lufthansa CityAirlines** eine weitere Gesellschaft im Lufthansakonzern, die besonders Zubringerflüge zum Flughafen München durchführen soll, wo sie auch ihren Sitz hat. Im Sommer 2025 gab es 17 Ziele von München aus, darunter auch innerdeutsche Verkehre nach Berlin, Bremen, Köln, Düsseldorf, Münster, Hannover und Hamburg.

→ 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. Um weitere Kosten zu sparen, ist Ryanair, nach eigenen Angaben am 11. November 2025 vollständig auf die digitale Bordkarte umgestiegen. Dadurch sollen Kosten in Höhe von 40 Millionen Euro jährlich eingespart werden.

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 ihre Flüge unter dem Dach von Ryanair 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 200 geplanten Flügen zu 47 Zielen ist Berlin im Sommerflugplan 2025 neben Köln und Weeze einer der größten Standorte der Fluggesellschaft in Deutschland. In Europa ist es London Stansted mit mehr als 1.200 Flügen zu 145 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 rund 207 Millionen Passagiere pro Jahr in 2025 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 von Westeuropa 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 anflog, 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 beflogen 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 Sommer 2025 konnte die Anzahl der Flüge in Deutschland im Vergleich zu 2024 wieder um 25 % 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 der 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 Sommer 2025 nochmals ausgeweitet, sodass die Zahl der Flüge in Europa inzwischen mehr als 40 % 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, was Ryanair auch im Sommer 2025 bereits getan hat. 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.

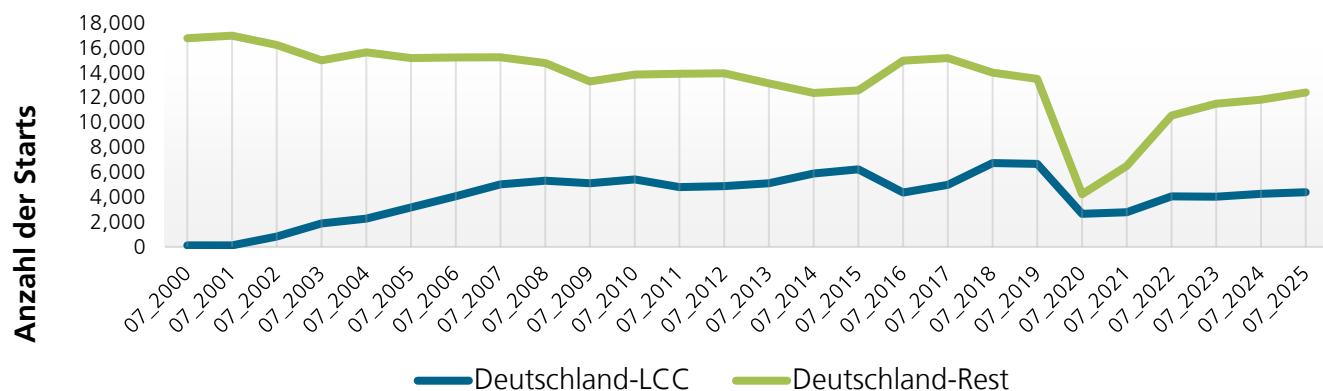


Abbildung 11: Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens (Starts) in Deutschland in einer Juliwoche der genannten Jahre,
LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

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, fällt der Anteil in Deutschland nach Corona zunächst stark ab, steigt dann nur geringfügig an und liegt im Jahr 2025 bei lediglich 26,1 %. 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**).

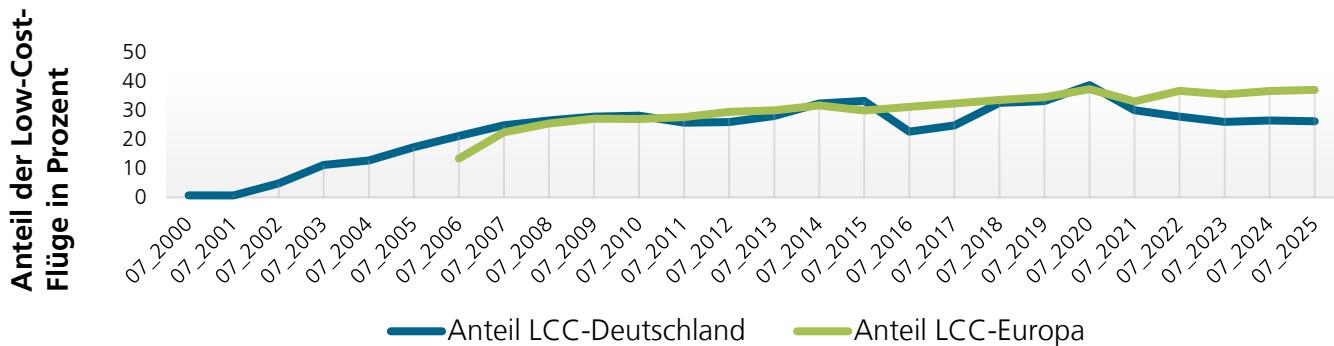


Abbildung 12: Entwicklung der Marktanteile der Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa in einer Juliwoche der genannten Jahre,
LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

2. Low-Cost-Angebote und -Nachfrage 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 **Sommerflugplan 2025**. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2025.

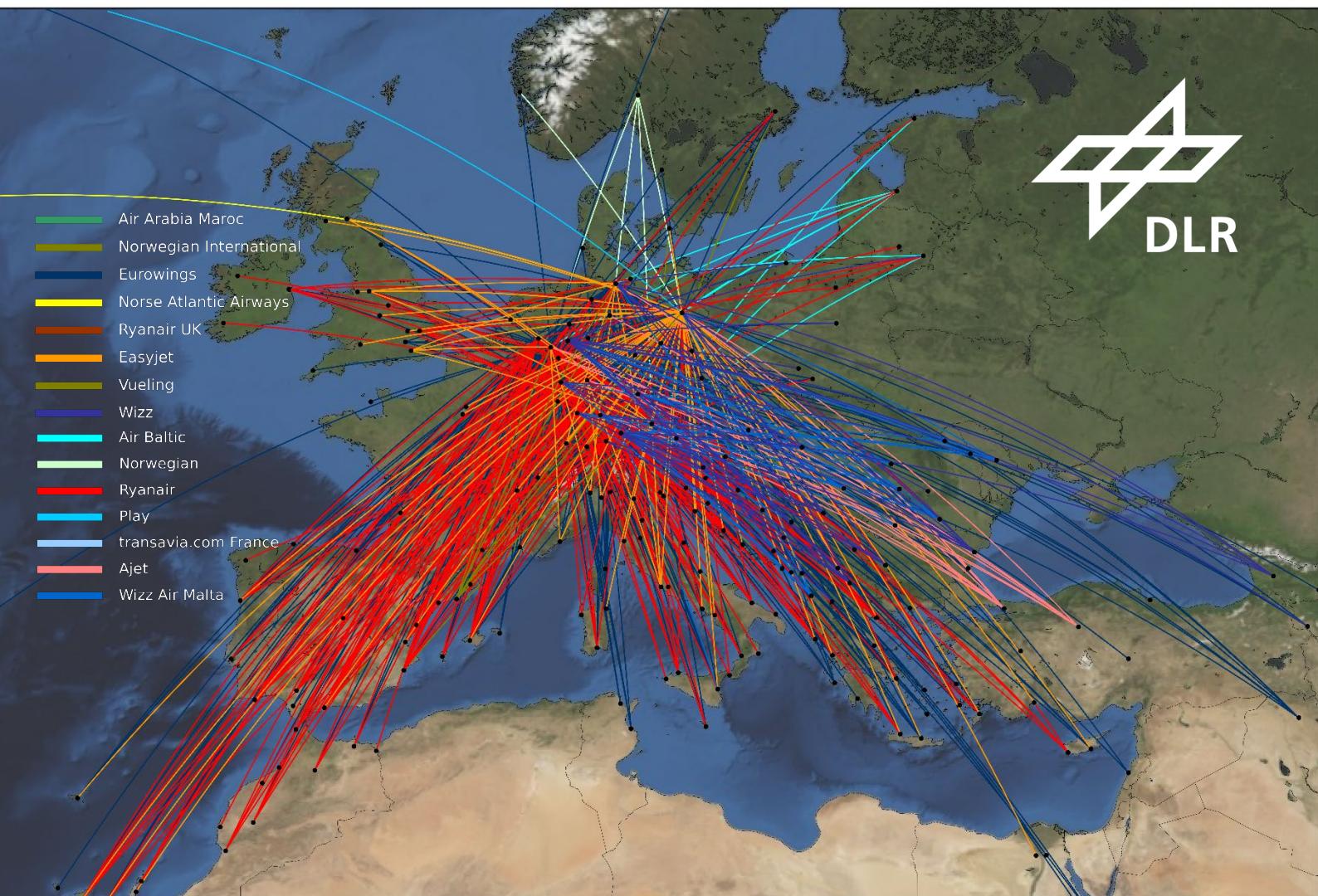


Abbildung 13: Streckennetz der Low-Cost-Carrier im Verkehr mit Deutschland im Juli 2025 – 558 Strecken
(Quelle: OAG, DLR)

Hinweise zur Datengrundlage: Während 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 12 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	41	A220: 41
Ajet	VF	www.ajet.com	92	B737: 58; A320: 11; A321: 23
easyJet	U2	www.easyjet.com	189	A319: 47; A320: 131; A321: 11
Eurowings	EW	www.eurowings.com	85	A319: 25; A320: 49; A321: 11
Malta Air	AL	www.ryanair.com	179	B737: 179
Norse	NO	www.flynorse.com	4	B787: 4
Norwegian	DY	www.norwegian.no	42	B737: 42
Norwegian Air Sweden	D8	www.norwegian.no	53	B737: 53
Play	OG	www.flyplay.com	-	Betrieb eingestellt Sept. 25
Ryanair	FR	www.ryanair.com	345	B737: 345
Ryanair UK	RK	www.ryanair.com	14	B737: 14
Transavia (France)	TO	www.transavia.com	89	B737: 67; A320: 22
Vueling	VY	www.vueling.com	123	A319: 6; A320: 97; A321: 20
Wizz	W6	www.wizzair.com	86	A320: 13; A321: 73
Wizz Malta	W4	www.wizzair.com	93	A320: 15; A321: 78

Tabelle 1: Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften im Herbst 2025 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 teilweise, 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 leicht zurück gegangen. Es gab eine Zeit lang die 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 im letzten Jahr wieder aktiv gewesen, dieses Jahr jedoch nicht mehr vertreten. Ähnliches gilt für Volotea. Die isländische Fluggesellschaft Play, die im Sommer 2025 noch Flüge angeboten hatte, stellte im September den Flugbetrieb ein.

Mit Wizz Air Malta ist eine relativ neue Tochtergesellschaft von Wizz Air in Deutschland aktiv. Hier ist es teilweise zu einer Verschiebung der Flüge zwischen den beiden Gesellschaften gekommen. 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. Mit Lufthansa CityAirlines führt seit 2024 eine weitere Tochtergesellschaft der Lufthansa Zubringerverkehre zum Flughafen München und damit auch innerdeutschen Luftverkehr durch.

→ Die **Flottengröße** der meisten Fluggesellschaften ist in den letzten Jahren weiter angestiegen. Die Airline-spezifische 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 DLR MONITORS Luftverkehr und Low-Cost.

Ryanair verfügt mit 345 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 14 Flugzeuge bei Ryanair UK sowie 179 Maschinen bei Malta Air. Damit besitzt Ryanair insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 266, Lufthansa Cargo: 12, Lufthansa CityLine: 35, Lufthansa CityAirlines: 12).

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 189 Maschinen. Mit den Flotten von easyJet Europe und easyJet Switzerland steigt die Gesamtzahl jedoch auf 357 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 16 Airbus A320 und 14 Airbus A330. Eurowings selbst betreibt aktuell 85 Flugzeuge (überwiegend A319, A320 und 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 aufkommensstarken Langstrecken wurde zwischen 2019 und 2021 aufgrund eines Flugverbots ausgesetzt. Die aktuelle Flotte von Norwegian besteht daher nur noch aus 95 Boeing 737. Die neu gegründeten Gesellschaften Norse Atlantic und Norse Atlantic UK haben den Langstreckenverkehr mit insgesamt acht Boeing 787 übernommen.

Während der Pandemie wurden viele Flugzeuge monatelang geparkt oder 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 Sommer 2020 wurden lediglich rund 2.600 Starts im betrachteten Segment verzeichnet. Im Sommer 2022 stieg die Zahl auf 4.060 geplante Starts. **Im Sommerflugplan 2025 lag die Anzahl bei 4.401 Starts – ein Anstieg um rund 3,2 % gegenüber dem Vorjahr, aber immer noch mehr als 34 % unter dem Niveau von 2019.**

Siehe **Tabelle 2**: Gemessen an der Zahl geplanter Starts in einer Kalenderwoche im Juli 2025 ist **Eurowings** mit fast 2.200 Flügen der größte Anbieter von Low-Cost-Verbindungen in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Wachstum von rund 3 %, liegt jedoch im Vergleich zu 2019 um 30 % niedriger. Es folgen **Ryanair** mit 1.101 Flügen und **Wizz Air** mit 390 Flügen pro Woche. Nach fast vollständiger Einstellung des Flugverkehrs während der Pandemie verzeichnet Ryanair seit 2022 zunächst bis 2024 wieder ein kontinuierliches Wachstum. Im Vergleich zum Vorjahr sank das Angebot dieses Jahr jedoch – einschließlich der Tochtergesellschaften – um rund 5,6 % in Deutschland. 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, Karlsruhe oder Memmingen zu, während Großflughäfen wie Frankfurt, Stuttgart oder München nicht mehr im Flugplan enthalten sind.

easyJet hat sein Angebot im Sommer 2025 gegenüber dem Vorjahr um rund 25 % ausgebaut. Verglichen mit dem Sommer 2019 – als noch rund 1.150 Starts verzeichnet wurden – entspricht das aktuelle Angebot allerdings nur noch etwa 33 % des Vorkrisen-Niveaus. Laut easyJet liegt dies unter anderem an den hohen Gebühren am Standort Berlin.

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
	07/2025			07/2024			Veränderungen (%)			
	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken	
1	Eurowings	2.193	375.776	370	2.129	362.882	388	3,0	3,6	-4,6
2	Ryanair total	1.101	210.658	274	1.166	222.839	279	-5,6	-5,5	-1,8
	Ryanair	1.096	209.713	271	1.163	222.272	276	-5,8	-5,7	-1,8
3	Wizz_total	390	81.718	92	309	63.245	81	26,2	29,2	13,6
4	easyJet	376	65.556	66	300	53.100	58	25,3	23,5	13,8
	Wizz	211	43.953	50	169	34.328	43	24,9	28,0	16,3
	Wizz Malta	179	37.765	42	140	28.917	38	27,9	30,6	10,5
5	Ajet	120	23.997	14	106	21.237	14	13,2	13,0	0,0
6	Vueling	76	15.230	7	90	17.514	9	-15,6	-13,0	-22,2
7	Air Baltic	59	8.682	11	60	8.702	10	-1,7	-0,2	10,0
8	Norwegian_total	56	10.461	11	56	10.452	12	0,0	0,1	-8,3
	Norwegian Air Shuttle	29	5.382	5	31	5.766	6	-6,5	-6,7	-16,7
	Norwegian Air Sweden	27	5.079	6	25	4.686	6	8,0	8,4	0,0
9	Transavia (France)	16	2.976	1	16	3.024	2	0,0	-1,6	-50,0
10	Air Arabia Maroc	6	1.044	3	10	1.764	4	-40,0	-40,8	-25,0
	Ryanair UK	5	945	3	3	567	3	66,7	66,7	0,0
11	Norse Atlantic	4	1.352	1	4	1.352	1	0,0	0,0	0,0
12	Play	4	708	1	10	1.804	3	-60,0	-60,8	-66,7
	Scoot	0	0	0	5	1.645	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Volotea	0	0	0	5	810	3	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.401	798.158	851	4.266	770.370	865	3,2	3,6	-1,6

* durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Tabelle 2: Ranking der Fluggesellschaften im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge. Angaben jeweils für eine Juliwoche 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 50 % bei den geplanten Flügen ist Eurowings auch im Sommer/Herbst 2025 der dominierende Anbieter im deutschen Low-Cost-Segment. Gemeinsam mit Ryanair, Wizz Air und easyJet vereinen diese vier Fluggesellschaften aktuell etwa 92,3 % des gesamten Low-Cost-Marktes in Deutschland auf sich.

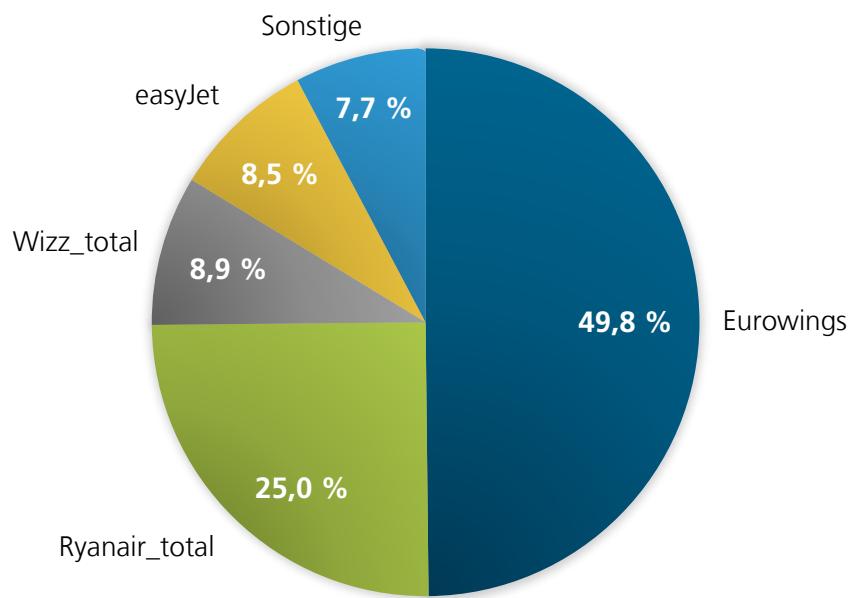


Abbildung 14: Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Juliwoche 2025 (Quelle: OAG, DLR)

2.4. Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland

→ Die Verkehrsangebote der Low-Cost-Carrier können nach verschiedenen Merkmalen analysiert werden, wie etwa Streckenangebot, Anzahl der angebotenen Flüge oder Sitzplätze, oder 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 Streckenaufstellung.

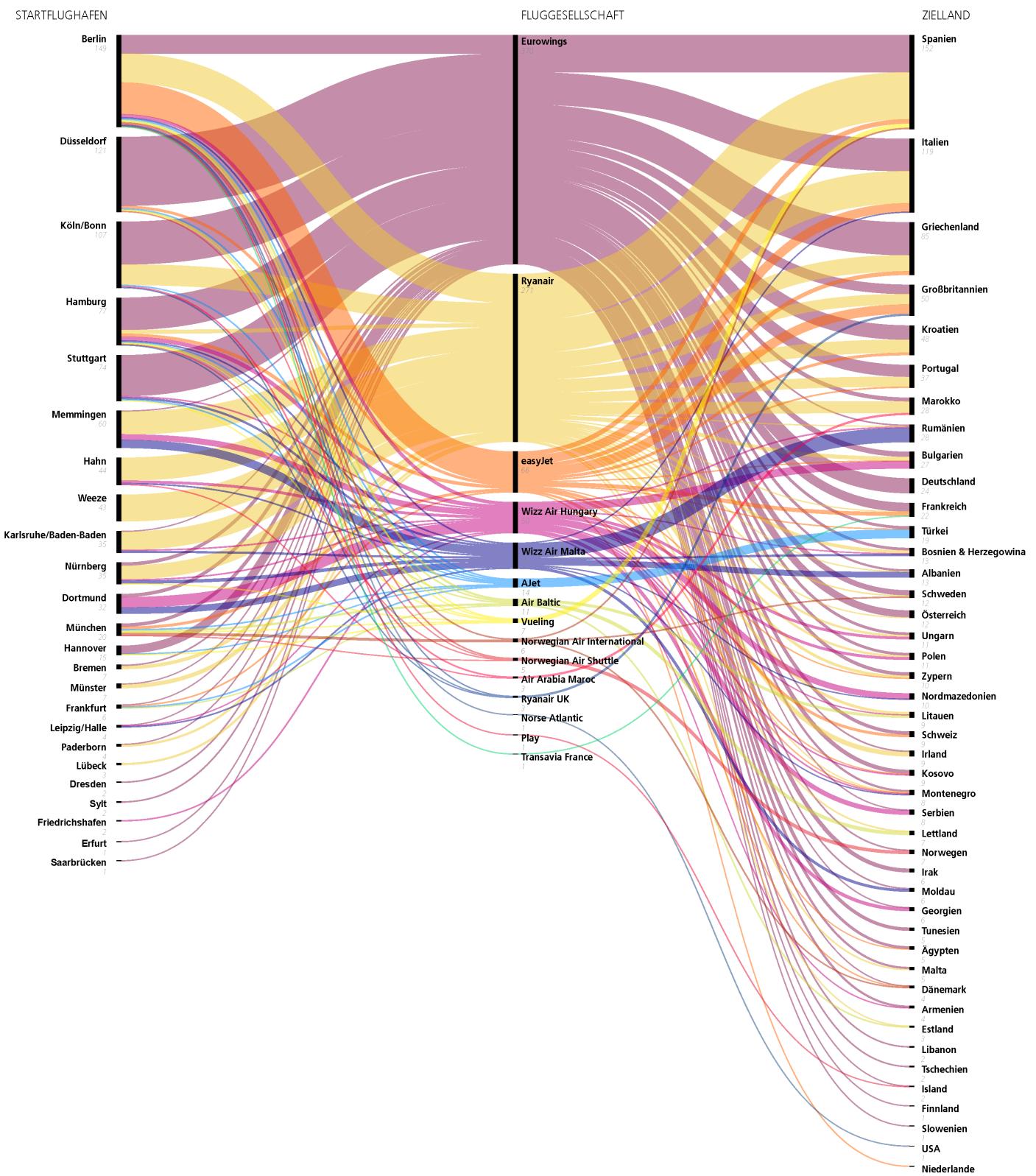


Abbildung 15: Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland von deutschen Flughäfen im Juli 2025
 (Quelle: OAG, DLR)

2.4.1. Strecken

Low-Cost-Verkehre in Deutschland											
Rang	Zielland	07/2025			07/2024			Veränderungen (%)			
		Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	
1	Spanien	1.099	205.638	123	1.079	200.542	113	1,9	2,5	8,8	
2	Italien	492	86.618	108	502	90.936	113	-2,0	-4,7	-4,4	
3	Großbritannien	361	63.121	42	341	59.548	39	5,9	6,0	7,7	
4	Deutschland	344	54.488	24	338	53.804	26	1,8	1,3	-7,7	
5	Griechenland	310	56.833	75	300	55.365	76	3,3	2,7	-1,3	
6	Kroatien	173	30.571	43	178	31.505	44	-2,8	-3,0	-2,3	
7	Portugal	145	27.613	31	121	23.184	29	19,8	19,1	6,9	
8	Türkei	126	25.095	19	124	24.381	30	1,6	2,9	-36,7	
9	Frankreich	119	20.631	20	104	17.956	23	14,4	14,9	-13,0	
10	Rumänien	111	22.171	27	85	16.755	25	30,6	32,3	8,0	
11	Österreich	107	16.914	11	102	16.438	11	4,9	2,9	0,0	
12	Bulgarien	101	18.707	24	74	13.995	20	36,5	33,7	20,0	
13	Schweiz	88	14.854	8	85	14.247	8	3,5	4,3	0,0	
14	Albanien	70	15.663	12	53	10.494	11	32,1	49,3	9,1	
15	Marokko	68	12.687	25	73	13.500	28	-6,8	-6,0	-10,7	
16	Ungarn	67	13.108	9	61	11.610	8	9,8	12,9	12,5	
17	Polen	66	13.339	10	67	13.358	9	-1,5	-0,1	11,1	
18	Serbien	66	12.673	17	64	11.386	17	3,1	11,3	0,0	
19	Schweden	61	9.746	10	65	10.896	11	-6,2	-10,6	-9,1	
20	Irland	45	8.404	9	44	8.136	8	2,3	3,3	12,5	
21	Bosnien	44	8.231	12	25	4.569	8	76,0	80,1	50,0	
22	Lettland	42	6.401	7	52	8.014	7	-19,2	-20,1	0,0	
23	Mazedonien	42	7.846	10	43	7.870	12	-2,3	-0,3	-16,7	
24	Dänemark	34	5.939	3	43	7.553	5	-20,9	-21,4	-40,0	
25	Norwegen	33	6.012	7	43	7.626	8	-23,3	-21,2	-12,5	
26	Litauen	25	4.313	8	28	4.798	8	-10,7	-10,1	0,0	
27	Zypern	23	4.294	9	19	3.564	8	21,1	20,5	12,5	
28	Montenegro	17	3.363	6	16	2.993	6	6,3	12,4	0,0	
29	Moldavien	14	2.430	6	4	600	2	250,0	305,0	200,0	
30	Georgien	13	2.906	6	15	3.317	6	-13,3	-12,4	0,0	
31	Estland	13	2.069	2	11	1.795	2	18,2	15,3	0,0	
32	Irak	13	2.484	6	9	1.674	4	44,4	48,4	50,0	
33	Malta	12	2.148	5	11	1.977	4	9,1	8,6	25,0	
34	Tschechien	10	1.732	2	13	2.084	2	-23,1	-16,9	0,0	
35	Tunesien	9	1.644	5	13	2.258	8	-30,8	-27,2	-37,5	
36	Ägypten	8	1.424	5	3	546	3	166,7	160,8	66,7	
37	Armenien	7	1.338	4	6	1.094	4	16,7	22,3	0,0	
38	Island	6	1.068	2	17	2.968	4	-64,7	-64,0	-50,0	
39	Niederlande	4	672	1	9	1.512	1	-55,6	-55,6	0,0	
40	Finnland	4	690	1	4	660	1	0,0	4,5	0,0	
41	USA	4	1.352	1	4	1.352	1	0,0	0,0	0,0	
42	Slovenien	3	480	1	0	0	0	---	---	---	
43	Libanon	2	448	2	2	442	2	0,0	1,4	0,0	
44	Belgien	0	0	0	7	1.339	1	-100,0	-100,0	-100,0	
45	Israel	0	0	0	6	1.162	2	-100,0	-100,0	-100,0	
46	Luxemburg	0	0	0	3	567	1	-100,0	-100,0	-100,0	
Summe		4.401	798.158	758	4.266	770.370	759	3,2	3,6	-0,1	

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

→ Siehe **Tabellen 2, 3 und Abbildung 16**: Im Juli 2025 boten die betrachteten Low-Cost-Carrier Flüge auf 758 Strecken an – eine weniger als im Vorjahr (-0,1 %). Im Vergleich zu 2019 mit 940 Strecken bleibt das Angebot jedoch deutlich darunter. Der Jahresvergleich erfolgt saisonbereinigt jeweils zur gleichen Sommerperiode.

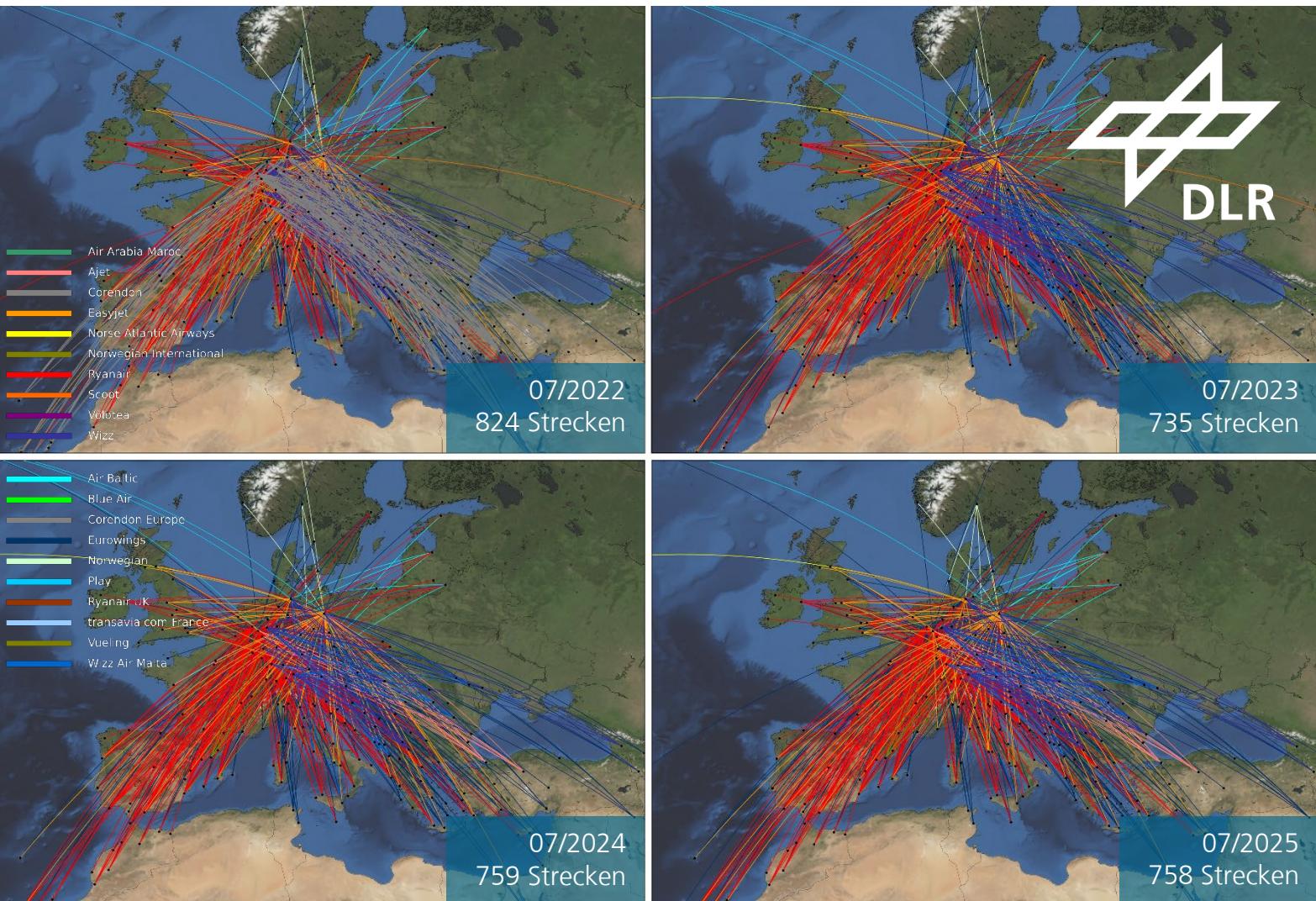


Abbildung 16: Entwicklung des Low-Cost-Streckennetzes von deutschen Flughäfen
(Quelle: OAG, DLR)

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 Juli 2025 liegt Eurowings mit 370 angebotenen Strecken an der Spitze, gefolgt von Ryanair mit 274 Routen – beide mit einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr, Eurowings um 4,6 % und Ryanair um 1,8 %. Nach einem Höchstwert von 390 Strecken bei Eurowings im Jahr 2018 kam es infolge der Corona-Pandemie zu einem deutlichen Rückgang. Im Jahr 2020 wurde mit nur 148 angebotenen Strecken ein Tiefstand erreicht. Seit 2022 zeigt sich bis 2024 jedoch wieder ein kontinuierlicher

Anstieg. Der größte Standort der Fluggesellschaft ist im Juli 2025 der Flughafen Düsseldorf mit 111 Strecken und 678 wöchentlichen Starts. Es folgen Köln mit 69 Strecken und 351 Starts pro Woche sowie Stuttgart und Hamburg.

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 24 – etwas weniger als im Vorjahr.

2.4.2. Wettbewerb

Auch im Sommer 2025 bleibt der direkte Wettbewerb unter den Low-Cost-Carriern weiterhin sehr gering. Nahezu neun von zehn Strecken – konkret 673 von insgesamt 758 unterschiedlichen Routen – werden ausschließlich von einer einzigen Low-Cost-Gesellschaft bedient. Lediglich auf etwa 85 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 Juli 2025 wurden von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten insgesamt 4.401 Flüge innerhalb einer Woche durchgeführt. Zum Vergleich: Im Vorjahr waren es 4.266 Flüge, im Jahr 2019 jedoch noch über 6.600. Damit ist das Flugangebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 % gestiegen. Die Zahl der bedienten Strecken nahm hingegen um eine Strecke ab. Die durchschnittliche **Bedienungshäufigkeit** pro Strecke lag im Juli 2025 bei etwa sechs Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert jedoch deutlich je nach Markt: Im innerdeutschen Verkehr wurden im Durchschnitt rund 14 Flüge pro Woche durchgeführt, während auf Verbindungen nach Italien lediglich etwa fünf Flüge pro Woche angeboten wurden.

2.4.4. Sitze

Siehe **Tabellen 2** und **3**: Auf den 4.401 angebotenen Flügen im Juli 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 und 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 8 % aller Abflüge der betrachteten Low-Cost-Gesellschaften ab deutschen Flughäfen entfallen auf Inlandsverbindungen. Noch deutlicher zeigt sich das beim

Streckenangebot: Mit lediglich 24 Routen macht der innerdeutsche Verkehr nur rund 3 % aller angebotenen Strecken aus. Im Sommerflugplan 2025 liegt **Spanien** mit 1.099 geplanten Flügen an erster Stelle. Den zweiten Platz belegt Italien mit 492 Flügen, gefolgt von Großbritannien auf Platz drei und dem innerdeutschen Verkehr auf Rang 4. Insgesamt bedienen die Low-Cost-Carrier ab Deutschland im Sommer 2025 Ziele in 43 verschiedenen Ländern. Viele dieser Destinationen werden allerdings nur mit sehr niedriger Frequenz angeflogen.

2.4.6. Flughäfen

Siehe **Abbildung 17**: Deutschlands verkehrsreichster Flughafen, **Frankfurt**, spielt auch im Sommerflugplan 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.

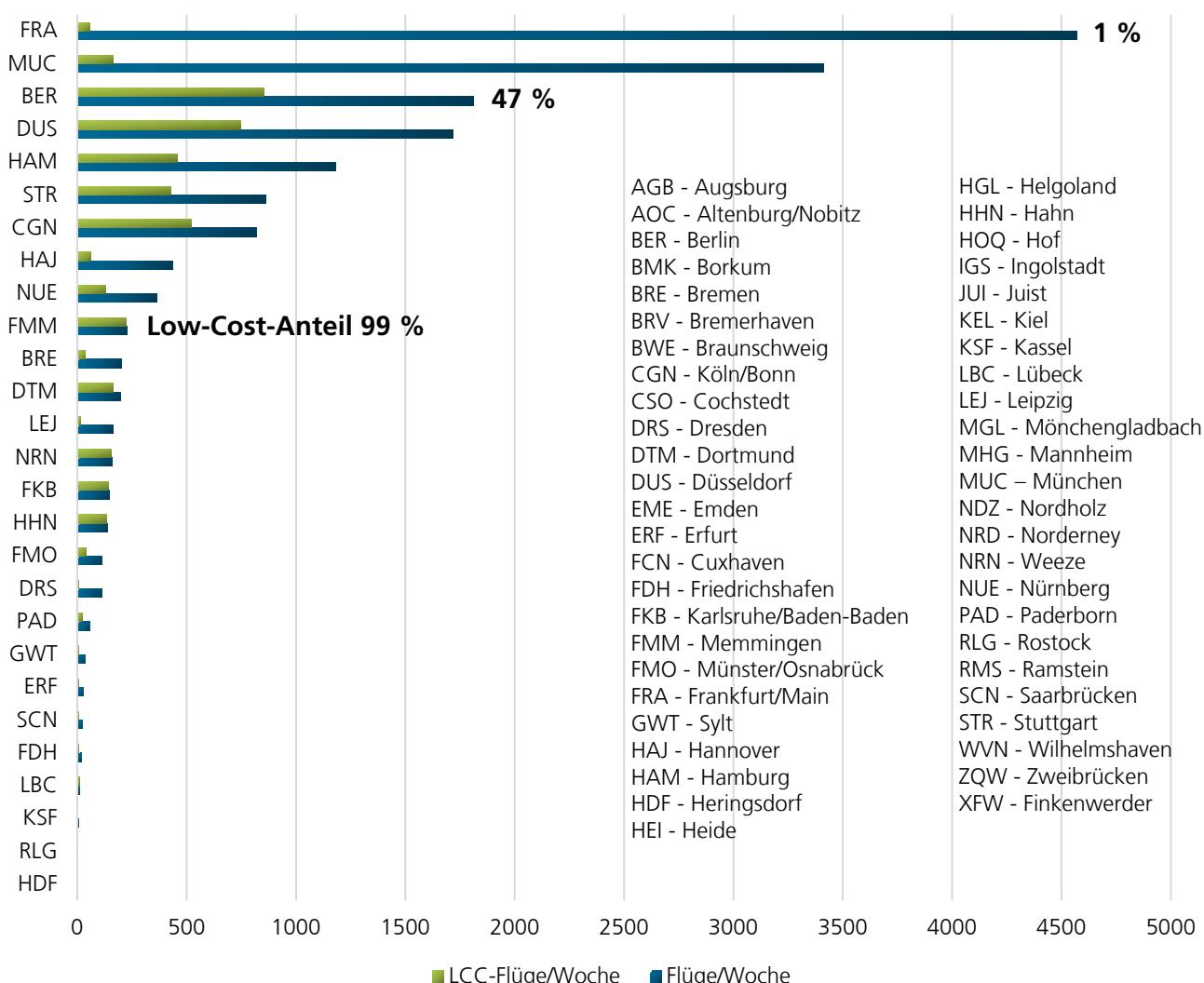


Abbildung 17: Angebotene Passagierflüge nach Anzahl der Starts in einer Woche im Juli 2025 an deutschen Flughäfen. Gesamtflüge in der untersuchten Woche 16.831, davon 4.401 LCC-Flüge mit einem Anteil von 26,1 %. LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

Berlin erreicht, insbesondere durch Ryanair, easyJet und Eurowings, 855 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 Köln, Hamburg, und Stuttgart.

Der **Anteil der Low-Cost-Flugangebote am gesamten Flugangebot** in Deutschland liegt im betrachteten Zeitraum – einer Juliwoche 2025 – bei rund 4.400 Starts und damit bei rund 26 % (siehe **Abbildung 18**). Dieser Wert liegt deutlich unter dem Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019, in dem der Anteil noch 33 % betrug.

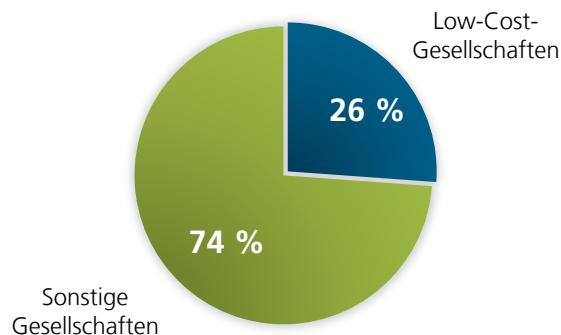


Abbildung 18: Anteil der Low-Cost-Angebote in Deutschland in einer Woche im Juli 2025 an deutschen Flughäfen

(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 gegenüber 2019 auf (siehe **Abbildung 19**).

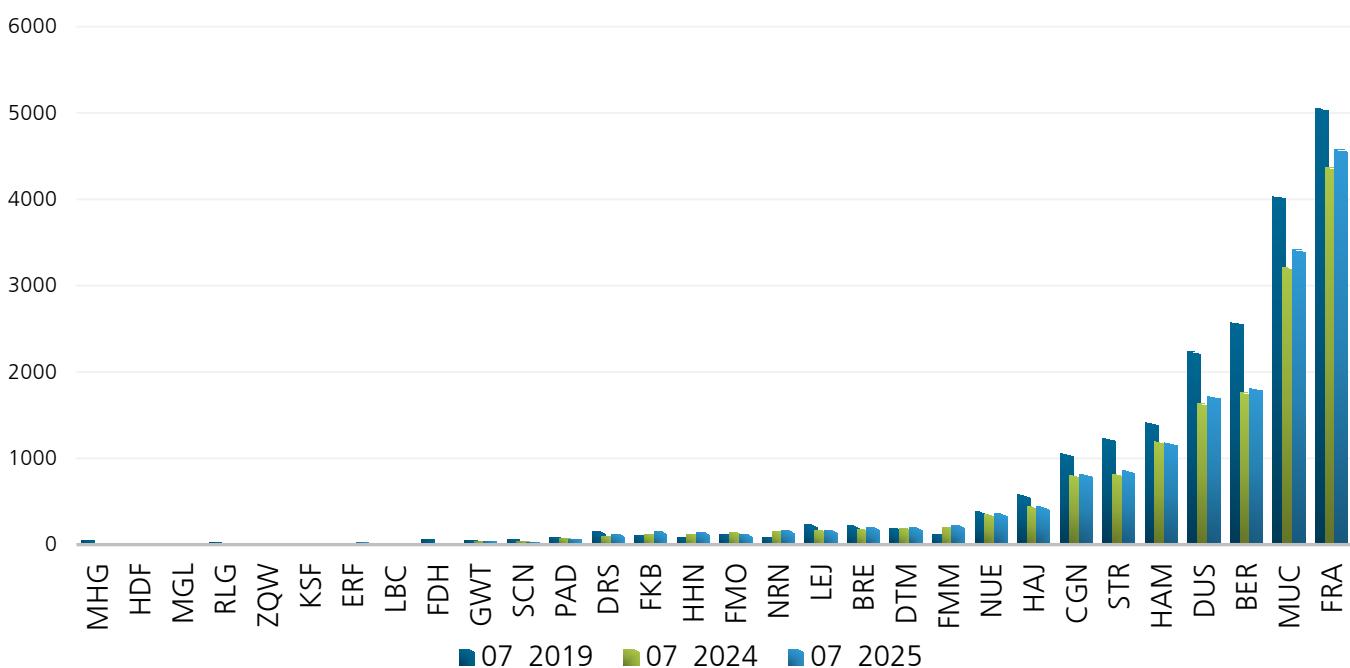


Abbildung 19: Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen von 2019-2025 in einer Woche im Juli

(Quelle: OAG, DLR)

Die folgenden Abbildungen zeigen die **Entwicklung des Low-Cost-Flugaufkommens** an den einzelnen Flughäfen. **Abbildung 20** verdeutlicht die Bedeutung und die Veränderung der Low-Cost-Verkehrsaufkommen der vergangenen Jahre, insbesondere an den aufkommensstärksten Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Köln und Hamburg. 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.

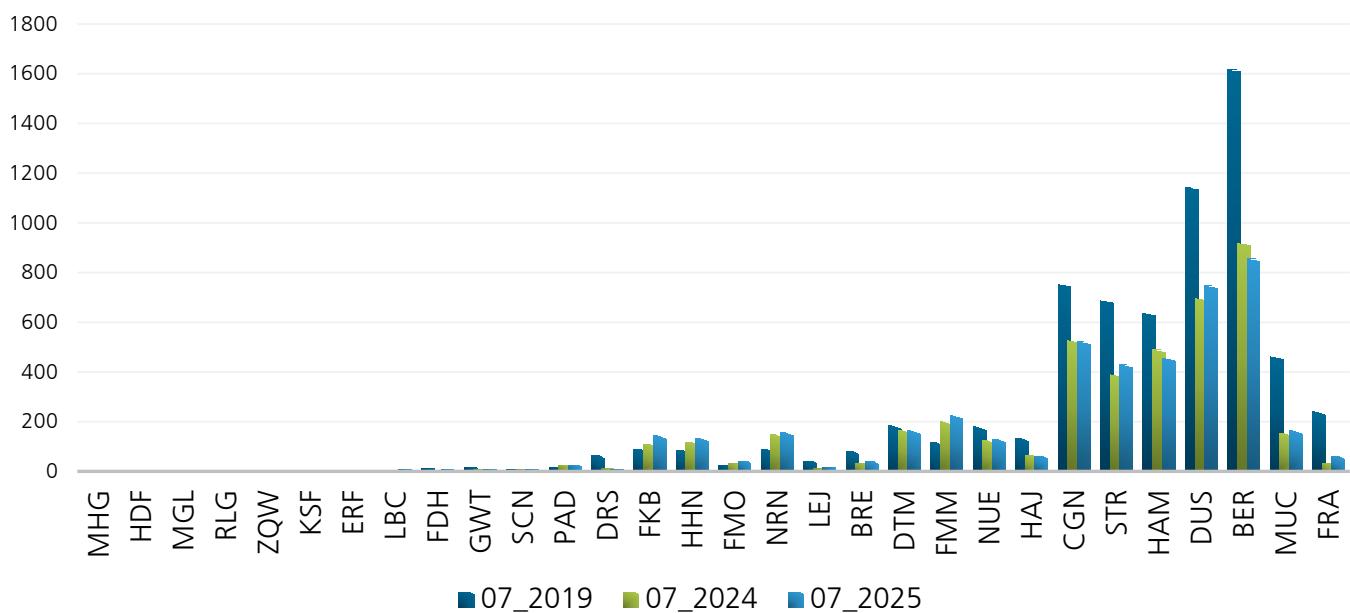


Abbildung 20: Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen von 2019-2025 in einer Woche im Juli
 (Quelle: OAG, DLR)

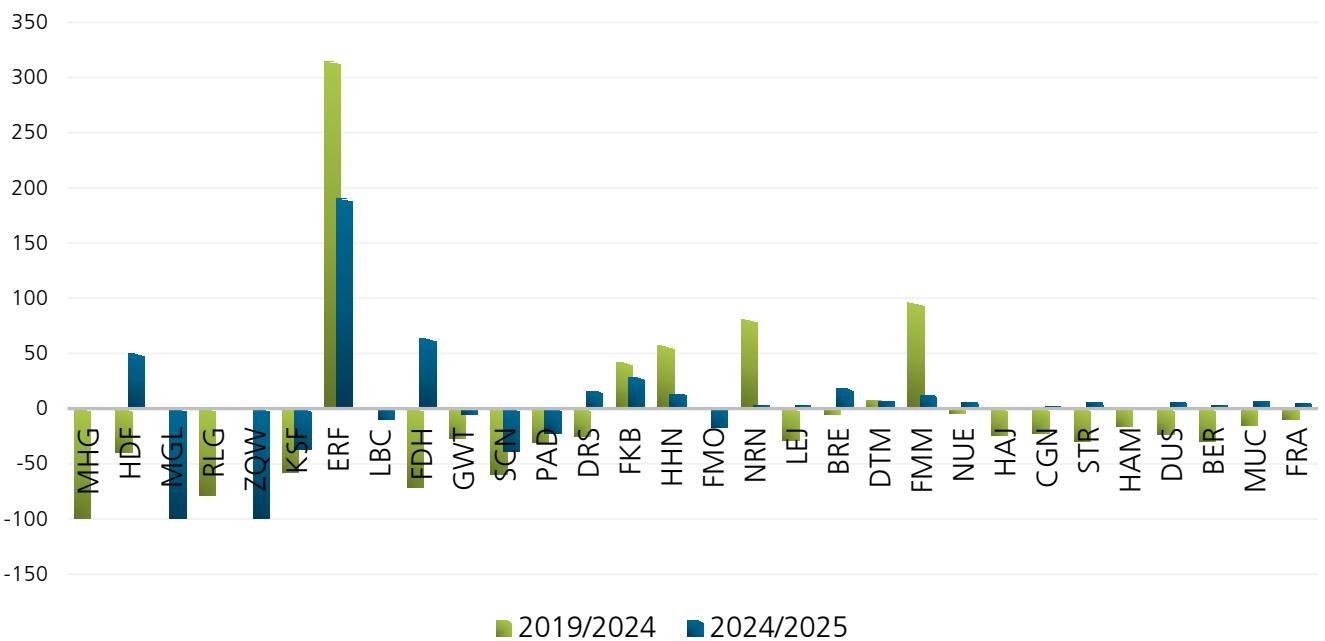


Abbildung 21: Veränderung der Luftverkehrsaufkommen an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2025 in einer Woche im Juli
 (Quelle: OAG, DLR)

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 **Abbildung 21** und **22**). Die teils starke prozentuale Zunahme bei einzelnen Flughäfen ist dabei auf niedrige Ausgangswerte im Low-Cost-Segment zurückzuführen.

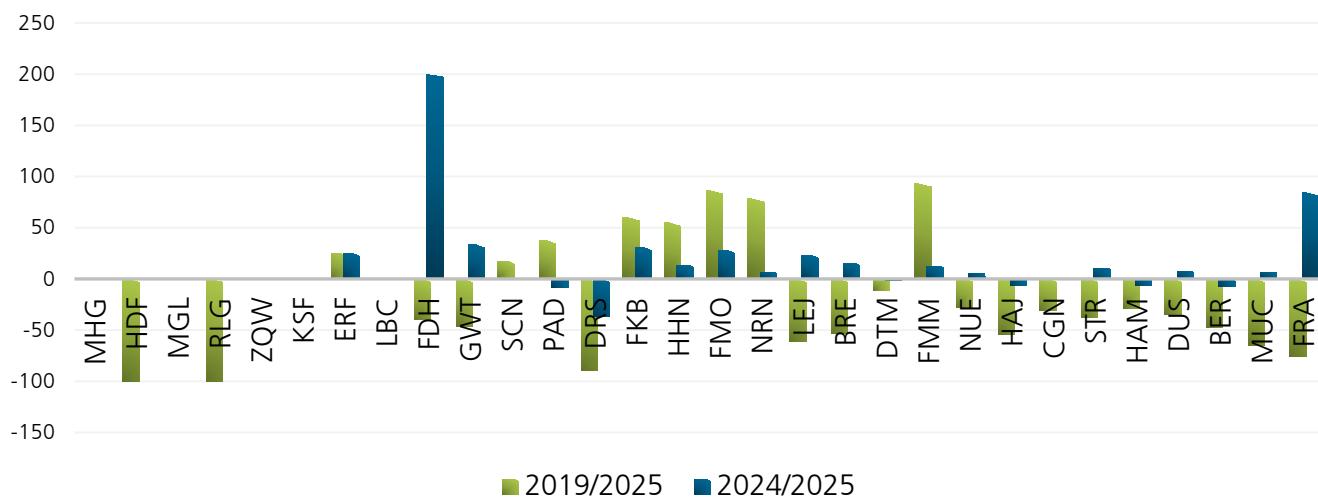


Abbildung 22: Veränderung der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2025 in einer Woche im Juli
(Quelle: OAG, DLR)

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 35 % 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.

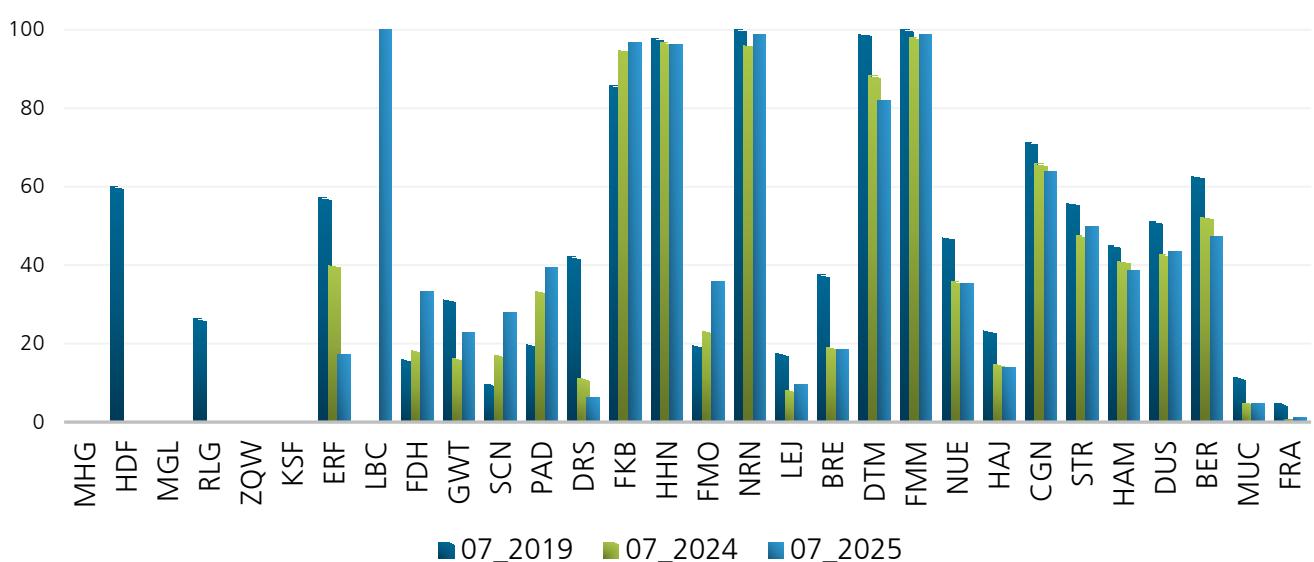


Abbildung 23: Anteile der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2025 in einer Woche im Juli
(Quelle: OAG, DLR)

2.5. Flugpreise ab Deutschland

→ Eine ausführliche Analyse der Flugpreise im deutschen Low-Cost-Verkehr ist im Sonderbeitrag zum MONITOR Luftverkehr und Low-Cost 2/2025 (Sommer/Herbst) auf der [Website des DLR zum 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 Herbst 2025 beflogen wurden. Dies kann die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten einschränken. Als einheitlicher Buchungstag wurde der 23. September 2025 gewählt.

Die dabei ermittelten durchschnittlichen Bruttoreise für einen Low-Cost-Flug lagen im Herbst 2025 je nach Fluggesellschaft zwischen 48 € und 113 € – über alle betrachteten Strecken und Buchungszeitpunkte hinweg.

Wizz Air bietet dabei im deutschen Markt insgesamt die günstigsten Preise an, gefolgt von Ryanair und Eurowings. Alle Angaben verstehen sich inklusive Steuern und Gebühren im deutschen Markt im Herbst 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 Herbst 2025 lagen die durchschnittlichen Bruttoreise der führenden Low-Cost-Anbieter in Deutschland bei kurzfristiger Buchung (ein Tag vor Abflug) zwischen rund 66 € und 167 € pro Flug. Bei einer Buchung mit drei Monaten Vorlaufzeit reduzierten sich die Preise auf etwa 49 € bis 76 €.

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 Nr. 2/2025 (Sommer/Herbst) auf der [Website des DLR zum 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).

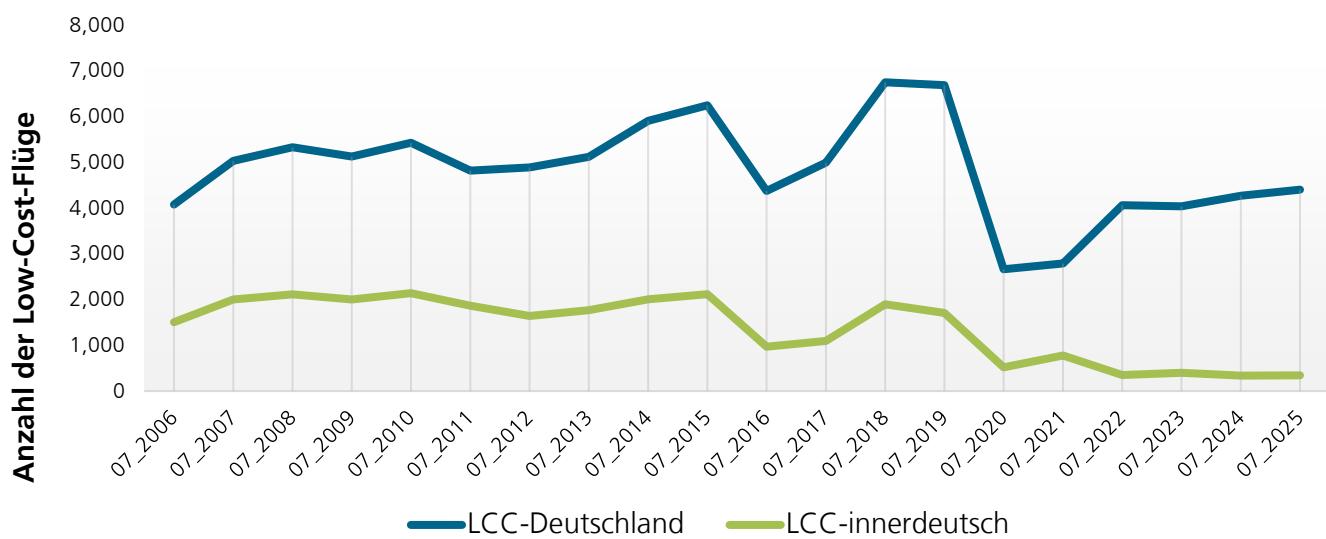


Abbildung 24: Entwicklung der Low-Cost-Flüge in Deutschland in einer Juliwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

In den Anfangsjahren des Low-Cost-Verkehrs in Deutschland entfiel rund 40 % des gesamten Angebots auf innerdeutsche Verbindungen. Mit dem Marktaustritt von Air Berlin sank dieser Anteil im Jahr 2017 auf rund 22 %. 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 8 % (siehe Abbildung 25).

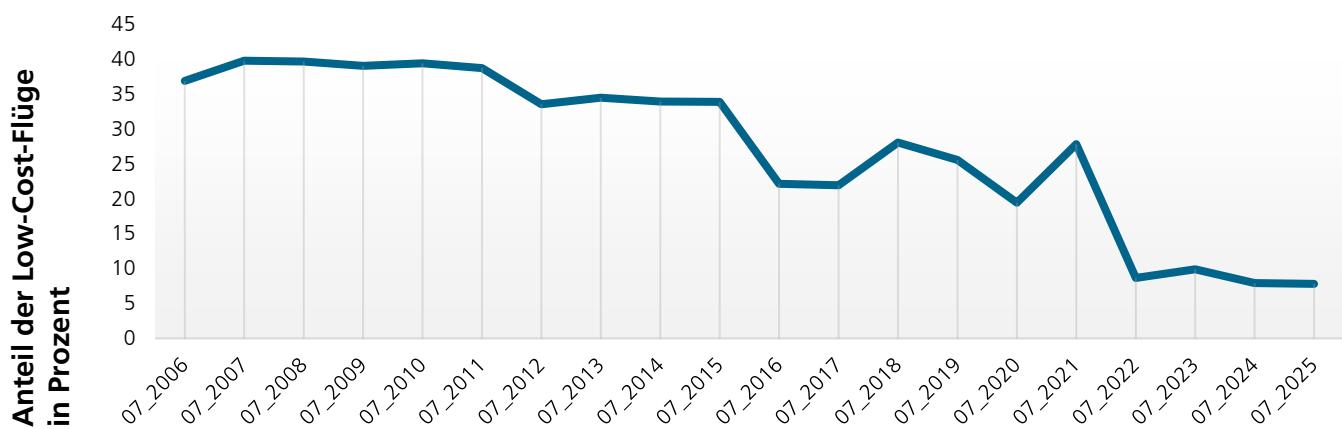


Abbildung 25: Entwicklung der Anteile der innerdeutschen Low-Cost-Flüge am Gesamtverkehr in einer Juliwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

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 ersten Halbjahr 2025 wurden an den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen in Deutschland insgesamt rund 99,2 Millionen Passagiere (Ein- und Aussteiger) gezählt. Davon entfallen nach der im DLR MONITOR Luftverkehr und Low-Cost angewandten Abgrenzung etwa **26,6 Millionen Passagiere auf den Low-Cost-Verkehr**. Das entspricht einem Marktanteil von rund 27 %. 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 Weeze – nahezu ausschließlich durch dieses Segment geprägt sind. 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 ersten Halbjahr 2025 noch rund 16 % unter dem Niveau von 2019. Besonders deutlich zeigt sich die Lücke im Low-Cost-Segment: Die Zahl der Low-Cost- Passagiere liegt hier sogar 31 % unter dem Wert von 2019.

Low-Cost-Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2025 (in Tsd.)		Anteil Low-Cost in % an Gesamt
	Gesamt	Low-Cost	
BER	12.059	6.387	53,0
DUS	9.350	3.580	38,3
CGN	4.375	2.904	66,4
HAM	6.687	2.579	38,6
STR	4.198	2.016	48,0
FMM	1.717	1.699	99,0
DTM	1.476	1.322	89,6
NRN	1.007	996	98,9
HHN	1.009	981	97,3
FKB	1.001	971	97,1
MUC	19.765	921	4,7
NUE	1.899	898	47,3
HAJ	2.268	313	13,8
BRE	912	243	26,6
FRA	29.098	232	0,8
FMO	510	168	33,0
PAD	267	118	44,2
LEJ	904	101	11,1
DRS	384	49	12,7
LBC	37	37	100,0
FDH	79	33	42,2
SCN	105	32	31,0
ERF	103	27	26,3
RLG	14	0	0,0
Summe	99.223	26.609	26,8

AGB - Augsburg
 AOC - Altenburg/Nobitz
 BER - Berlin
 BMK - Borkum
 BRE - Bremen
 BRV - Bremerhaven
 BWE - Braunschweig
 CGN - Köln/Bonn
 CSO - Coochstedt
 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
 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 1. Halbjahr 2025,
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 möglicher 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 Sommerflugplan 2025 zählen insbesondere Luxemburg, Basel und Zürich zu den größeren Standorten: An jedem dieser Flughäfen werden aktuell mehr als 500 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 400 Low-Cost-Flüge pro Woche. Auch an den Flughäfen Salzburg (AT), Zürich (CH), Luxemburg (LU) und Straßburg (FR) ist das Low-Cost-Angebot mit jeweils mehr als 50 wöchentlichen Flügen nennenswert (siehe **Abbildung 28**).



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

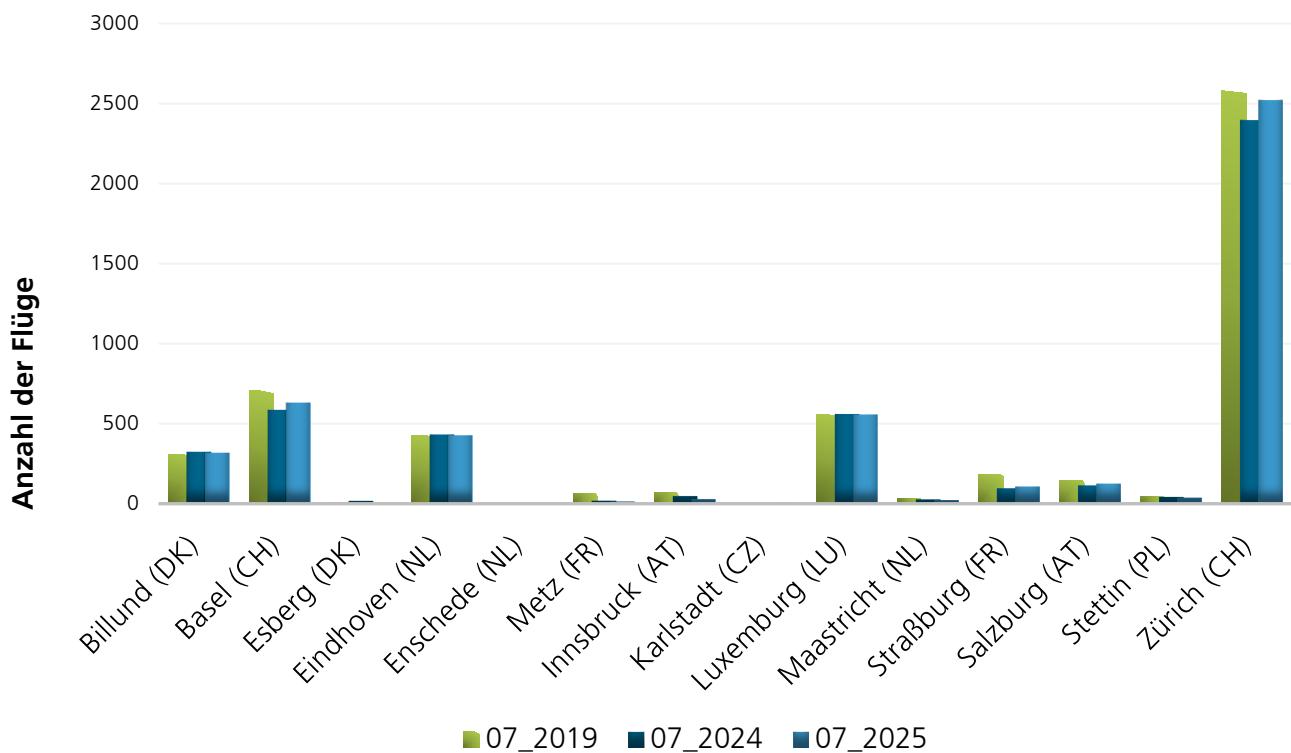


Abbildung 27: Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an grenznahen Flughäfen im benachbarten Ausland in einer Juliwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

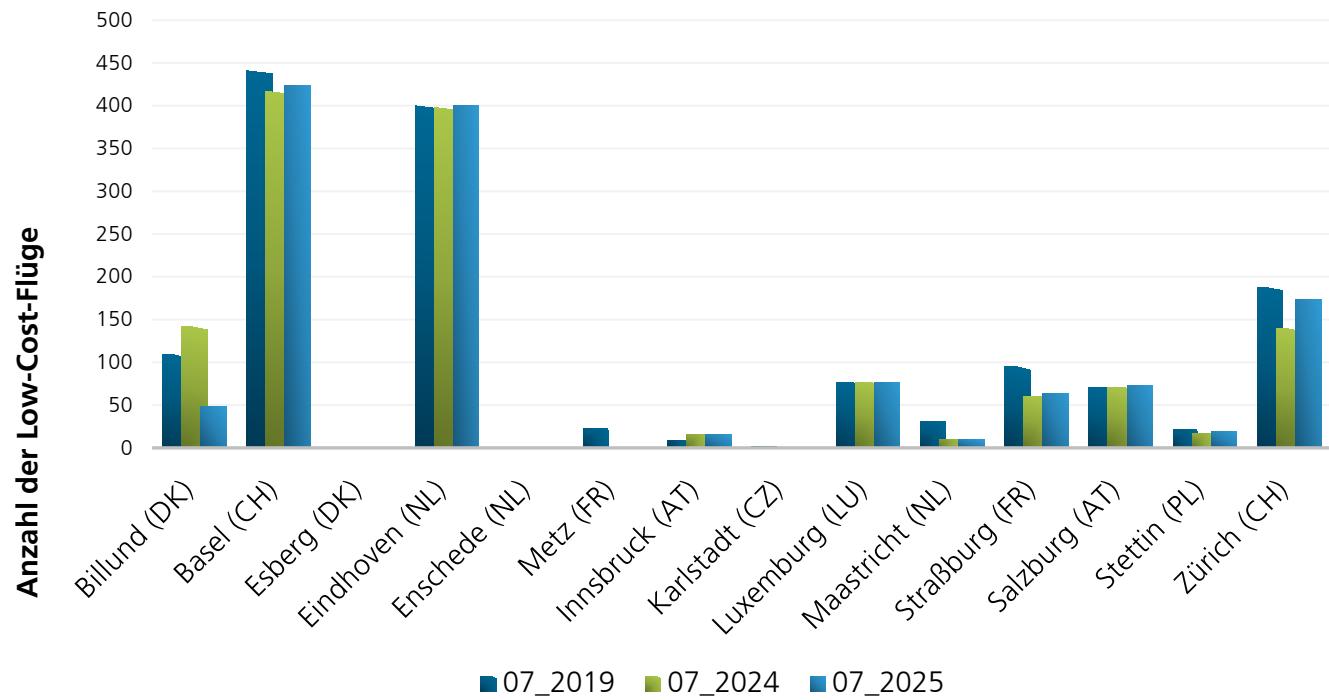


Abbildung 28: Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an grenznahen Flughäfen im benachbarten Ausland in einer Juliwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

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**).

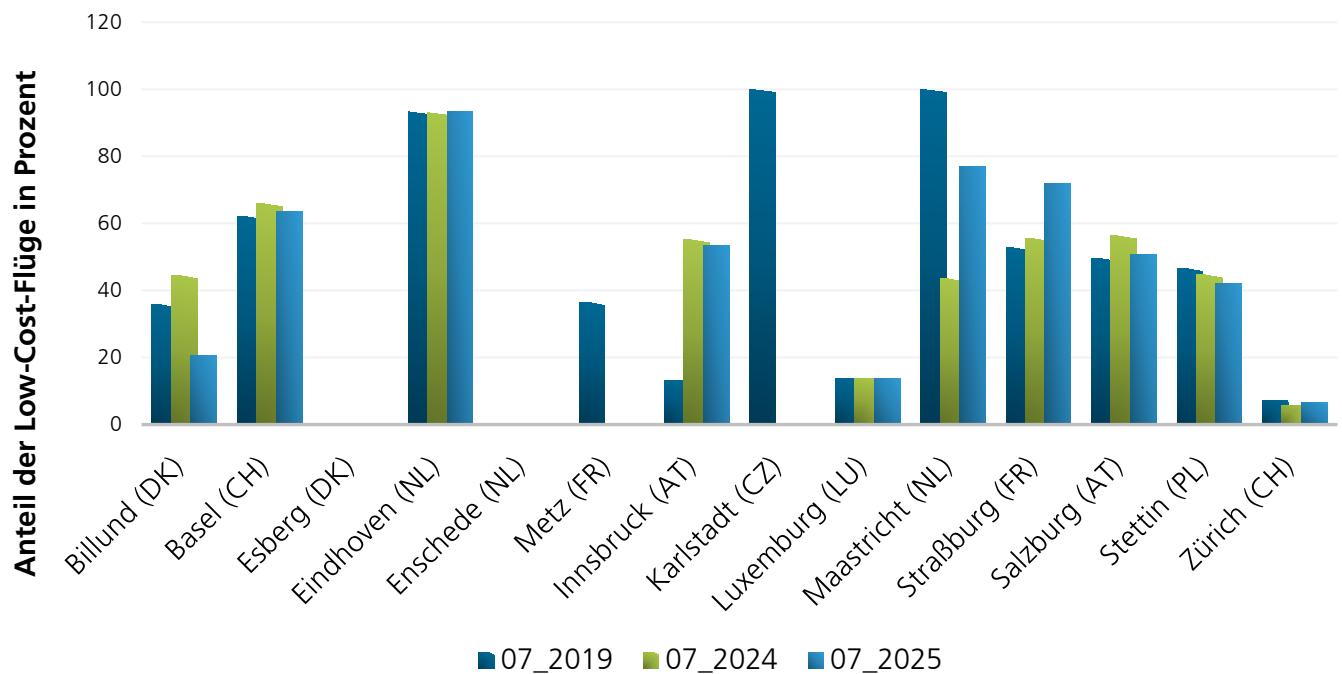


Abbildung 29: Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Verkehre am Gesamtverkehr im benachbarten Ausland in einer Juliwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

Die Entwicklung an den grenznahen Flughäfen verläuft uneinheitlich: Lediglich Billund, Eindhoven und Luxemburg haben das Niveau von 2019 bereits wieder erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr ist hingegen an mehreren Standorten ein Wachstum zu verzeichnen, insbesondere in Basel, Straßburg, Salzburg 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 Fluggesellschaftsspezifischen 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 3 % gestiegen. Damit liegt er fast 5 % über dem Niveau von 2019.**

Die Zahl der in Europa tätigen Low-Cost-Fluggesellschaften ist im Vergleich zum Jahr 2024 weitgehend konstant geblieben. Neu hinzugekommen ist lediglich FlyOne Romania. 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	www.airarabia.com	57	A320: 48; A321: 9
Air Arabia Egypt	E5	www.airarabia.com	4	A320: 4
Air Arabia Abu Dhabi	3L	www.airarabia.com	12	A320: 12
Easyjet Europe	EC	www.easyJet.com	136	A319: 35; A320: 94; A321: 7
Easyjet Switzerland	DS	www.easyJet.com	32	A320: 32
Eurowings Europe	E2	www.eurowings.com	29	A319: 6; A320: 23
Flydubai	FZ	www.flydubai.com	96	B737: 96
Flynas	XY	www.flynas.com	63	A320: 61; A330: 2
FlyOne Romania	OE	www.flyone.eu	2	A320: 2
Jet 2	LS	www.jet2.com	134	B737: 104; A321: 28; A330: 2
Lauda Europe	LW	www.ryanair.com	26	A320: 26
Norse UK	Z0	www.flynorse.com	4	B787: 4
Scoot	TR	www.flyscoot.com	51	B787: 23; A320: 12; A321: 9; E190: 7
Transavia	HV	www.transavia.com	53	B737: 35; A320: 4; A321: 14
Volotea	V7	www.volotea.com	41	A319: 17; A320: 24
Wizz UK	W9	www.wizzair.com	20	A321: 20

Tabelle 5: Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften im Herbst 2025 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. Ab 2021 war mit Play zudem eine neue Low-Cost-Fluggesellschaft aus Island aktiv, die jedoch im September 2025 den Flugbetrieb wieder einstellen musste. 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. Neu in 2025 ist eine Strecke von Wien nach Singapur.

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. Relativ neu auf dem europäischen Markt ist darüber hinaus die saudische Fluggesellschaft Flynas.

→ Siehe **Tabelle 6: Die größte europäische Low-Cost-Fluggesellschaft im Sommer 2025 ist Ryanair mit fast 26.700 geplanten Starts in einer Juliwoche**. Damit hat Ryanair ihr Angebot im Vergleich zu 2019 um etwa 40 Prozent gesteigert. Es folgen easyJet mit rund 12.800 Flügen und Wizz Air mit etwa 6.500 Flügen. Während Wizz Air das Angebot gegenüber dem letzten Jahr gesteigert hat und damit deutlich über dem Wert von 2019 liegt, befindet sich easyJet noch unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie.

Die strategischen Ansätze der Fluggesellschaften unterscheiden sich dabei erheblich – beispielsweise hinsichtlich der Bedienfrequenz: Während Ryanair im Durchschnitt rund fünf Flüge pro Strecke und Woche anbietet, liegt dieser Wert bei Vueling bei zwölf Flügen. **Insgesamt beträgt der Marktanteil von Ryanair im europäischen Low-Cost-Markt aktuell rund 35 Prozent.**

→ Siehe **Tabelle 7: Die wichtigsten Quell- und Zielländer für Low-Cost-Verbindungen** sind Spanien und Großbritannien mit jeweils mehr als 10.000 Starts pro Woche. Das Streckennetz Spaniens umfasst im Sommer 2025 über 1.400 Verbindungen in ganz Europa, einschließlich nationaler Flüge. Großbritannien bietet mit etwa 1.300 Strecken ebenfalls ein sehr umfangreiches Netz. Auf den weiteren Plätzen nach den angebotenen Flügen folgen Italien und Frankreich. Deutschland liegt mit 4.401 Starts pro Woche an fünfter Stelle.

Von den insgesamt etwa 10.730 unterschiedlichen **Strecken**, die im Low-Cost-Bereich bedient werden, werden rund 82 % ausschließlich von einem Anbieter geflogen. Etwa 1.600 Strecken weisen zwei konkurrierende Low-Cost-Anbieter auf, während auf rund 330 Verbindungen mehr als zwei Gesellschaften im Wettbewerb stehen. Mittlerweile sind auch Langstreckenverbindungen wieder im Low-Cost-Segment verfügbar – etwa mit Norse Atlantic und Norse Atlantic UK in die USA sowie mit Scoot nach Singapur.

Low-Cost-Angebote in Europa				
07/2025				
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair_total	24.696	4.712.044	4.999
	Ryanair	24.137	4.606.393	4.786
2	easyJet	12.758	2.293.473	1.990
3	Wizz_total	6.547	1.480.199	1.371
4	Vueling	5.032	938.632	422
5	Eurowings_total	4.283	733.612	795
6	Transavia_total	3.502	671.815	581
7	Jet 2	3.412	671.306	887
8	Norwegian_total	3.353	626.292	667
	Wizz Malta	3.071	686.518	602
9	Ajet	2.987	571.570	285
	Wizz	2.906	657.748	676
	Transavia.France	2.099	395.253	348
10	Volotea	1.913	324.360	642
	Norwegian	1.694	314.964	279
	Norwegian Air Sweden	1.659	311.328	388
	Transavia	1.403	276.562	233
11	Air Baltic	997	145.751	199
	Ryanair UK	559	105.651	213
	Wizz UK	511	122.129	83
12	Air_Arabia_total	397	69.921	80
13	flydubai	349	58.629	44
14	Flynas	189	32.130	31
15	Play	156	27.846	45
	Air Arabia	148	26.533	17
16	Norse_total	69	23.322	12
	Wizz Abu Dhabi	59	13.804	10
17	Fly One Romania	50	7.800	27
	Eurowings Europe	43	3.246	4
	Norse	42	14.196	8
	Air Arabia Abu Dhabi	37	6.438	6
	Norse UK	27	9.126	4
	Air Arabia Egypt	11	1.874	3
18	Scoot	7	2.303	2
Summe		70.697	13.391.005	13.079

* 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 07/2025. Angaben jeweils für eine Juliwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet. (Quelle: OAG, DLR)

Low-Cost-Angebote in Europa

07/2025

Rang	Land	Starts	Sitze	Strecken
1	Spanien	12.523	2.365.851	1.413
2	Großbritannien	10.833	2.041.755	1.335
3	Italien	9.730	1.859.686	1.448
4	Frankreich	5.727	1.052.665	1.027
5	Deutschland	4.401	798.158	758
6	Türkei	3.285	625.295	350
7	Griechenland	2.755	531.320	622
8	Portugal	2.259	431.137	302
9	Polen	2.099	430.118	450
10	Niederlande	1.542	293.176	198
11	Norwegen	1.492	280.920	207
12	Irland	1.476	283.127	210
13	Schweiz	1.189	217.971	193
14	Rumänien	1.053	216.127	201
15	Kroatien	971	177.817	237
16	Belgien	941	178.241	160
17	Dänemark	835	157.469	123
18	Österreich	793	146.842	153
19	Schweden	793	148.508	154
20	Ungarn	743	156.134	116
21	Zypern	550	106.587	109
22	Albanien	549	117.945	76
23	Lettland	497	77.781	81
24	Bulgarien	474	92.740	119
25	Tschechien	468	88.668	84
26	Malta	444	85.451	87
27	Litauen	320	59.013	75
28	Serbien	251	49.663	57
29	Finnland	189	33.904	41
30	Georgien	184	37.312	42
31	Bosnien	147	28.047	37
32	Island	145	27.143	37
33	Rußland	142	24.808	18
34	Estland	140	22.192	29
35	Mazedonien	126	23.669	35
36	Slowakei	118	23.003	35
37	Aserbaidschan	111	20.827	15
38	Montenegro	101	19.927	32
39	Armenien	87	18.291	17
40	Moldavien	80	17.004	22
41	Luxemburg	77	14.503	15
42	Slovenien	29	5.280	8
43	Gibraltar	18	3.270	4
44	Weißrussland	10	1.660	1
Summe		70.697	13.391.005	10.733

Tabelle 7: Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Low-Cost-Abflüge in 07/2025. Angaben jeweils für eine Juliwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet. (Quelle: OAG, DLR)

→ Siehe **Abbildung 30:** Barcelona ist mit rund 2.600 Starts im Sommer 2025 der **Flughafen** mit den meisten Low-Cost-Angeboten in Europa. Die größte Agglomeration ist London mit rund 4.800 Low-Cost-Angeboten auf drei Flughäfen. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam liegt der Anteil der Low-Cost-Flüge bei rund 20 %. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Angeboten in Europa befinden sich mit Berlin und Düsseldorf zwei deutsche Flughäfen, die über mehr als 700 Flugangebote im betrachteten Segment pro Woche verfügen.

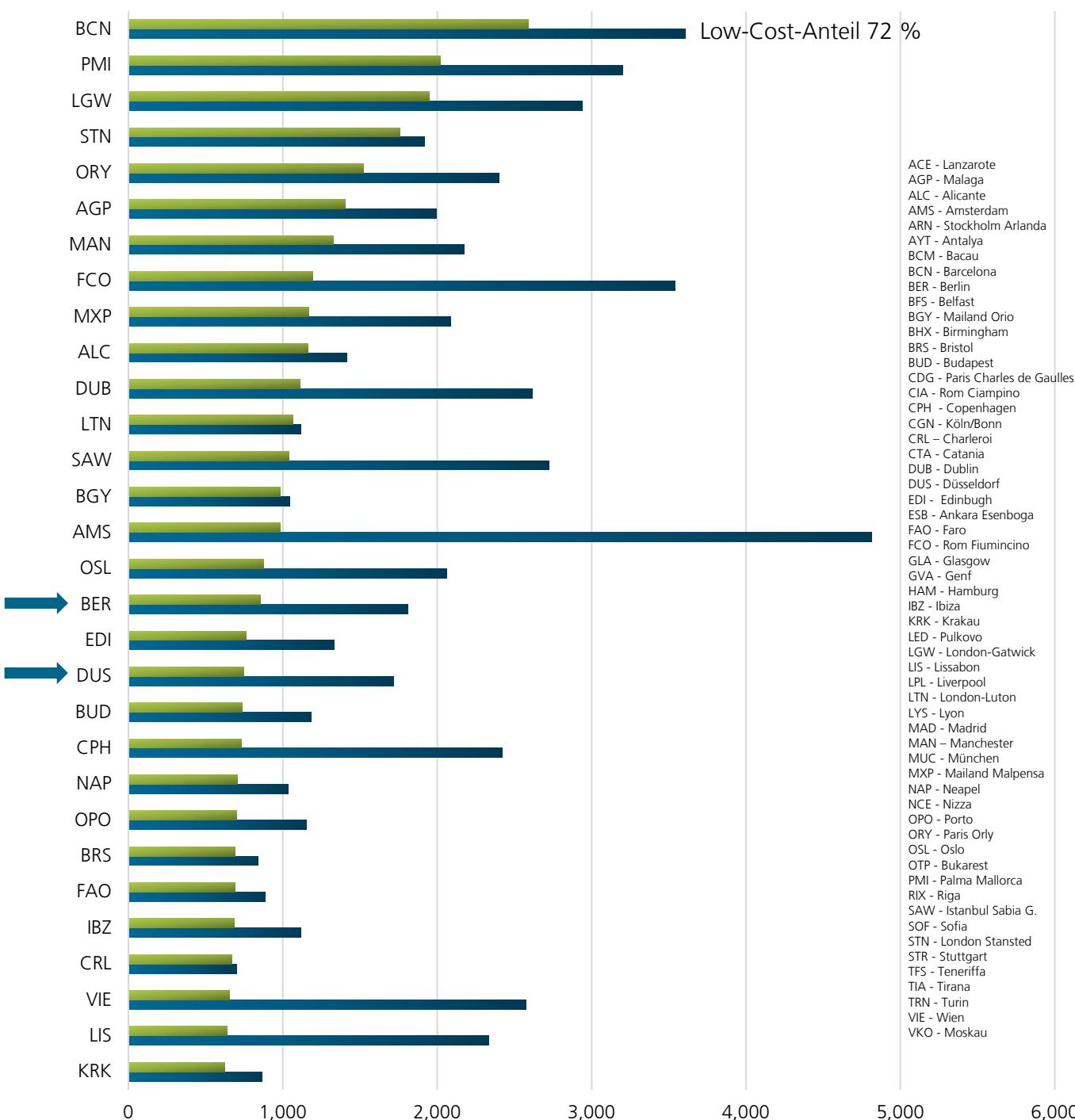


Abbildung 30: Die größten Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen bzw. Starts in der untersuchten Woche im Juli 2025 (Quelle: OAG, DLR)

→ Siehe **Abbildung 31**: Der Marktanteil der Low-Cost-Carrier im europäischen Luftverkehr liegt bei etwa 37 % der geplanten Flüge in einer typischen Woche des Sommer- und Herbstflugplans 2025. Demgegenüber werden rund 63 % 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 Netzwerkfluggesellschaften operieren.

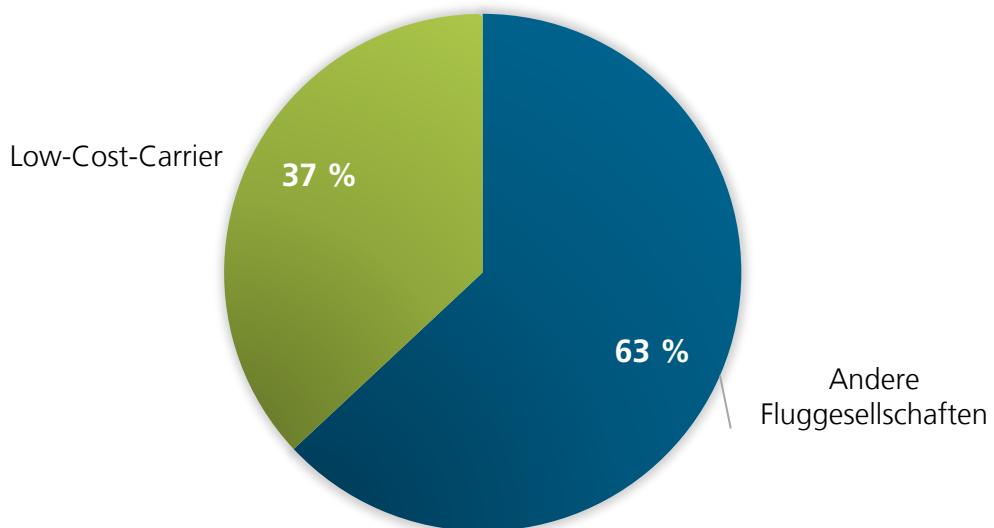


Abbildung 31: Anteile des Low-Cost-Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts in 07/2025. Angaben jeweils für eine Juliwoche. Gesamtverkehr: 191.276 Starts, davon 70.697 Low-Cost-Starts. (Quelle: OAG, DLR)

5. Weltweiter Luftverkehr und Low-Cost

→ Low-Cost-Verkehre sind kein ausschließlich europäisches oder deutsches Phänomen. Auch auf globaler 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 [DLR 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 Entwicklung 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 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 Low-Cost-Anbieter wie IndiGo aus Asien, JetBlue aus Nordamerika und Azul aus Südamerika gehören zu den 25 größten Fluggesellschaften weltweit (siehe **Tabelle 8**).

Anzahl der monatlichen Abflüge der größten Fluggesellschaften der Welt			
Rang	Fluggesellschaft	12/2025	Wachstumsrate
1	American Airlines	190.274	4,3
2	Delta Air Lines	148.632	3,0
3	United Airlines	146.549	4,9
4	Southwest Airlines	120.696	1,6
5	Ryanair	80.198	7,3
6	IndiGo Air	72.372	6,1
7	China Southern Airlines	70.770	5,2
8	China Eastern Airlines	69.561	1,4
9	Air China	53.730	4,6
10	LATAM Airlines	51.764	7,6
11	easyJet	46.754	7,4
12	Alaska Airlines	39.325	6,9
13	All Nippon Airways	34.830	7,5
14	Turkish Airlines	34.802	9,0
15	Air Canada	31.304	1,8
16	JetBlue Airways Corporation	27.985	-1,2
17	Lufthansa German Airlines	27.226	-7,4
18	Japan Airlines International	26.336	-1,5
19	British Airways	25.140	1,1
20	AVIANCA	24.334	1,9
21	Azul	24.330	-11,5
22	Hainan Airlines	23.962	1,6
23	Air France	23.722	2,0
24	Qantas Airways	23.143	4,6
25	Gol Transport Aereos	22.565	15,9

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

6. Kurzfassung

6.1. Entwicklung des Luftverkehrs

→ Das weltweite Passagieraufkommen hat im ersten Halbjahr 2025 das Niveau von 2019 übertroffen und liegt mit rund 2,3 Milliarden Einsteigern etwa 4 % über dem Vorkrisenwert. Das globale Flugaufkommen bleibt mit etwa 18,1 Millionen Flügen im ersten Halbjahr 2025 hingegen noch rund 3,2 % unter dem Wert von 2019. Von diesen Flügen entfallen etwa 5,7 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 ersten Halbjahr 2025 hat sich dieses Verhältnis deutlich verschoben: Der asiatische Markt liegt mit einem Anteil von 32 % nun vor Nordamerika mit 29 % und Europa mit 22 %. 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 zum ersten Halbjahr 2025 ist dieser Anteil in Asien und Europa jeweils auf rund 36 % gestiegen, in Nordamerika auf etwa 26 %. 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 ersten Halbjahr 2025 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 Juliwoche im Sommerflugplan 2025 werden 12 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 Sommer 2020 waren nur noch rund 2.700 Starts im Low-Cost-Segment geplant. In der Folge setzte ein Erholungstrend ein, nachdem das Flugaufkommen auf 4.060 Starts im Sommer 2022 anstieg. **Im Sommer 2025 beläuft sich die Zahl auf 4.401 Starts, was einem Zuwachs von rund 3,2 % gegenüber dem Vorjahr entspricht** – jedoch noch immer mehr als 34 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019 liegt.

Gemessen an der Zahl der geplanten Starts war Eurowings mit fast 2.200 Flügen pro Woche im Juli 2025 der größte Anbieter von Low-Cost-Verkehren in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies ein Wachstum von rund 3 %, verglichen mit dem Sommer 2019 jedoch einen Rückgang um 30 %. Insgesamt bedienten die betrachteten Fluggesellschaften im Juli 2025 **758 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 Low-Cost-Verkehrs** bei bis zu 40 % am Gesamtangebot. Mit dem Marktaustritt von Air Berlin fiel dieser Anteil im Jahr 2017 auf rund 20 %. 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 8 %.

Die **durchschnittlichen Brutto Preise für einen Low-Cost-Flug im Herbst 2025** variierten je nach Fluggesellschaft zwischen 48 € und 113 € – 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 66 € und 167 €, während Flüge mit einer Vorausbuchungsfrist von drei Monaten im Schnitt zwischen 49 € und 76 € 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, Stuttgart und Köln jeweils über 40 %. An kleineren Flughäfen wie Memmingen, Niederrhein (Weeze), Hahn und Karlsruhe liegt der Anteil sogar bei über 90 %. Mit 855 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, Köln, Hamburg und Stuttgart. Insgesamt liegt der Anteil der Low-Cost-Flüge am gesamten Flugangebot in Deutschland mit rund 4.400 Starts in der betrachteten Juliwoche 2025 bei 26,1 %. Dieser Wert liegt deutlich unter dem des Jahres 2019, als vor der Pandemie noch ein Anteil von 33 % 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 Juliwoche 2025 jeweils mehr als 500 Flüge durchgeführt. Ein besonders hohes Aufkommen an Low-Cost-Verkehren lässt sich in Eindhoven (Niederlande) und Basel (Schweiz) beobachten, mit jeweils über 400 Flügen pro Woche. Auch Salzburg (Österreich), Zürich (Schweiz), Luxemburg (Luxemburg) und Straßburg (Frankreich) verzeichnen ein nennenswertes Angebot in diesem Segment, mit jeweils mehr als 50 wöchentlichen Flügen.

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

In der Referenzwoche im Juli 2025 boten 18 Fluggesellschaften mehr als 70.000 Low-Cost-Flüge innerhalb Europas an. Dabei wurden nahezu 11.000 unterschiedliche Strecken in insgesamt 44 Ländern bedient. Mit fast 24.700 Starts stellte Ryanair das größte Angebot unter den Low-Cost-Carriern in Europa. Auf Länderebene führte Spanien mit mehr als 12.500 Starts das Ranking an, während Deutschland mit 4.401 Flügen den fünften Platz belegte. Der Anteil der Low-Cost-Verkehre am gesamten europäischen Flugangebot lag bei rund 37 %. Der Flughafen mit dem größten Low-Cost-Angebot war Barcelona mit etwa 2.600 wöchentlichen Starts.

Zu den 25 weltweit größten Fluggesellschaften im Dezember 2025 zählten auch sechs Airlines, die dem Low-Cost-Markt zugeordnet werden können: Southwest Airlines in den USA belegte Rang 4, Ryanair in Europa Rang 5, Easyjet Rang 11, Indigo aus Asien liegt an sechster Stelle, JetBlue aus den USA erreichte Platz 16, während Azul aus Südamerika auf Rang 21 lag.

7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1 - Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens (Einstieger)	5
Abbildung 2 - Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens nach Regionen	6
Abbildung 3 - Entwicklung der Anteile der Passagieraufkommen nach Regionen.....	6
Abbildung 4 - Entwicklung des weltweiten Flugbewegungsaufkommens.....	7
Abbildung 5 - Entwicklung der Anzahl der Flüge nach Regionen	8
Abbildung 6 - Entwicklung der Anteile der Flüge nach Regionen	9
Abbildung 7 - Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Flüge nach Regionen	9
Abbildung 8 - Entwicklung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa	10
Abbildung 9 - Veränderung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa.....	11
Abbildung 10 - Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Angebote in Deutschland und Europa.....	11
Abbildung 11 - Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens (Starts) in Deutschland.....	15
Abbildung 12 - Entwicklung der Marktanteile der Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa.....	15
Abbildung 13 - Streckennetz der Low-Cost-Carrier im Verkehr mit Deutschland im Juli 2025	16
Abbildung 14 - Marktanteile der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland.....	21
Abbildung 15 - Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland von deutschen Flughäfen im Juli 2025	22
Abbildung 16 - Entwicklung des Low-Cost-Streckennetzes von deutschen Flughäfen	24
Abbildung 17 - Angebotene Passagierflüge nach Anzahl der Starts an deutschen Flughäfen.....	26
Abbildung 18 - Anteil der Low-Cost-Angebote in Deutschland an deutschen Flughäfen	27
Abbildung 19 - Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen	27
Abbildung 20 - Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen	28
Abbildung 21 - Veränderung des Luftverkehrsaufkommens an deutschen Flughäfen	28
Abbildung 22 - Veränderung der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen	29
Abbildung 23 - Anteile der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen	29
Abbildung 24 - Entwicklung der Low-Cost-Flüge in Deutschland	31
Abbildung 25 - Entwicklung der Anteile der innerdeutschen Low-Cost-Flüge.....	31
Abbildung 26 - Flughäfen im grenznahen Ausland im Umkreis von 100 Km	33
Abbildung 27 - Luftverkehrsentwicklung an grenznahen Flughäfen im Ausland.....	34
Abbildung 28 - Entwicklung der Low-Cost-Verkehre an grenznahen Flughäfen im Ausland	34
Abbildung 29 - Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Verkehre am Gesamtverkehr im Ausland	35
Abbildung 30 - Die größten Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach Starts	40
Abbildung 31 - Anteile des Low-Cost-Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr	41
Tabelle 1 - Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften auf dem deutschen Markt	17
Tabelle 2 - Ranking der Fluggesellschaften im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge.....	20
Tabelle 3 - Ranking der Zielländer im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge	23
Tabelle 4 - Low-Cost-Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2025 ...	32
Tabelle 5 - Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften auf dem europäischen Markt	36
Tabelle 6 - Ranking der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Europa	38
Tabelle 7 - Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Low-Cost-Abflüge	39
Tabelle 8 - Ranking der 25 größten Fluggesellschaften global im Dezember 2025	42

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-Projektträger 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.

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

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

DLR.de/lv

Abbildungen DLR (CC BY-NC-ND 3.0)
stock.adobe.com: Titelbild – Angelov, Seite 4 – Parichat