

MONITOR Luftverkehr und Low-Cost 1/2026

Luftverkehrsmarkt und Low-Cost-Angebote von Fluggesellschaften
im deutschen, europäischen und globalen Luftverkehr (Winter/Frühjahr 2026)

A close-up, angled view of a flight information board in an airport terminal. The board displays a list of flights with columns for Time, To, Flight, Gate, and Remarks. The background is a blurred view of the airport's interior, showing a large circular skylight and wooden paneling.

Time	To	Flight	Gate	Remarks
08:50	LONDRES-GW		H3	0:55 Go to your gate
	Code shared:			Closed
09:00	BARCELONA		S11	Last Call
	Code shared:			
09:05	BOGOTA		K68	Boarding
	Code shared:			
09:20	HELSINKI		K80	Closed
	Code shared:			
09:25	MELILLA		J56	Boarding
	Code shared:			
09:30	BARCELONA		K98	Last
	Code shared:			
09:40	MARSELLA		J50	Boarding
	Code shared:			
09:45	BARCELONA		K84	Last
	Code shared:			
09:45	BOLONIA		K69	Last
	Code shared:			
09:55	GINEBRA		J58	Boarding
	Code shared:			
10:05	ESTOCOLMO		K9	Last
	Code shared:			
10:05	NIZA			AA 8606

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1. Entwicklung des Luftverkehrs	5
1.1. Aktuelle Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs	5
1.2. Aktuelle Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland und Europa	9
1.3. Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa – bisherige Entwicklung	11
2. Low-Cost-Angebote 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	42
6.1. Entwicklung des Luftverkehrs.....	42
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 dynamischer Verkehrsmarkt, der sich kontinuierlich weiterentwickelt und neue Fragestellungen hervorbringt. Insbesondere der Low-Cost-Sektor hat sich als zentrales Marktsegment etabliert und bleibt in seiner Einordnung, Entwicklung und historischen Betrachtung von analytischem Interesse.

Mit dem „**MONITOR Luftverkehr und Low-Cost**“ erscheint seit Sommer 2025 eine neu ausgerichtete Publikation des DLR, die den bisherigen „Low Cost Monitor“ nach rund 20 Jahren ablöst und inhaltlich erweitert. Sie greift bestehende Informationsbedarfe auf und ergänzt diese um vertiefende Analysen des Low-Cost-Marktes sowie seiner Einbettung in den globalen Luftverkehr.

Mit dieser Weiterentwicklung wird der zunehmenden Bedeutung des Low-Cost-Segments Rechnung getragen, da dessen Entwicklungen das gesamte Luftverkehrssystem in Deutschland beeinflussen – von Airlines und Flughäfen bis hin zu regionalen Wirtschaftsstrukturen und Reisenden.



Die zweimal jährlich erscheinende Publikation verbindet mehrere Analyseebenen: Zunächst werden der weltweite Luftverkehrsmarkt sowie der globale Low-Cost-Markt auf Jahresbasis betrachtet (Quellen: Sabre MI und DLR-Auswertungen). Darauf folgt eine detaillierte Analyse des Low-Cost-Verkehrs in Deutschland und Europa, differenziert nach Saison (Sommer- und Winterflugplan; in dieser Ausgabe anhand einer Woche im Winterflugplan 2026, Quelle: OAG-Wochenflugpläne) sowie nach zentralen Marktmerkmalen.

Ergänzt wird der Bericht durch eine globale Monatsanalyse des Luftverkehrs für Juni 2026 auf Basis aktueller OAG-Flugplandaten, die zusätzlich im „[Global Aviation Monitor](#)“ veröffentlicht wird*.

* 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.

Im Jahr 2025 setzte sich der weltweite Wachstumstrend weiter fort und lag 4,3 % über dem Wert von 2019. Insgesamt wurden 2025 rund 4,8 Milliarden Einsteiger gezählt. Das sind 2,3 % mehr als 2024 (siehe **Abbildung 1**). In einigen Regionen und Ländern, etwa in Deutschland, hat sich der Luftverkehr jedoch bis heute noch nicht vollständig erholt und das Niveau von 2019 noch nicht erreicht. Hier wirken zusätzlich veränderte Rahmenbedingungen – etwa die Erhöhung der Kosten, wie insbesondere der Luftverkehrsteuer und der Passagiersicherheits- und Flugsicherungsgebühren – dämpfend auf die Entwicklung ein.

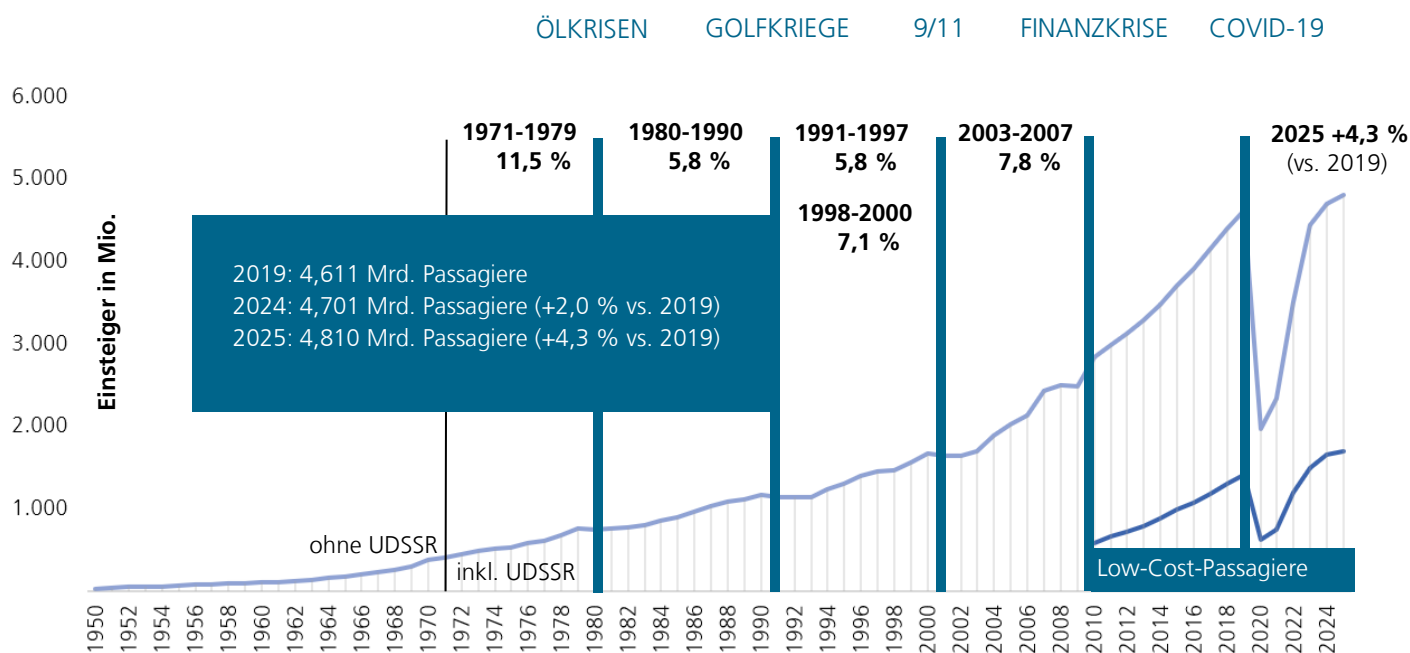


Abbildung 1: Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens (Einsteiger) (Quelle: ICAO, Sabre MI, DLR)

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

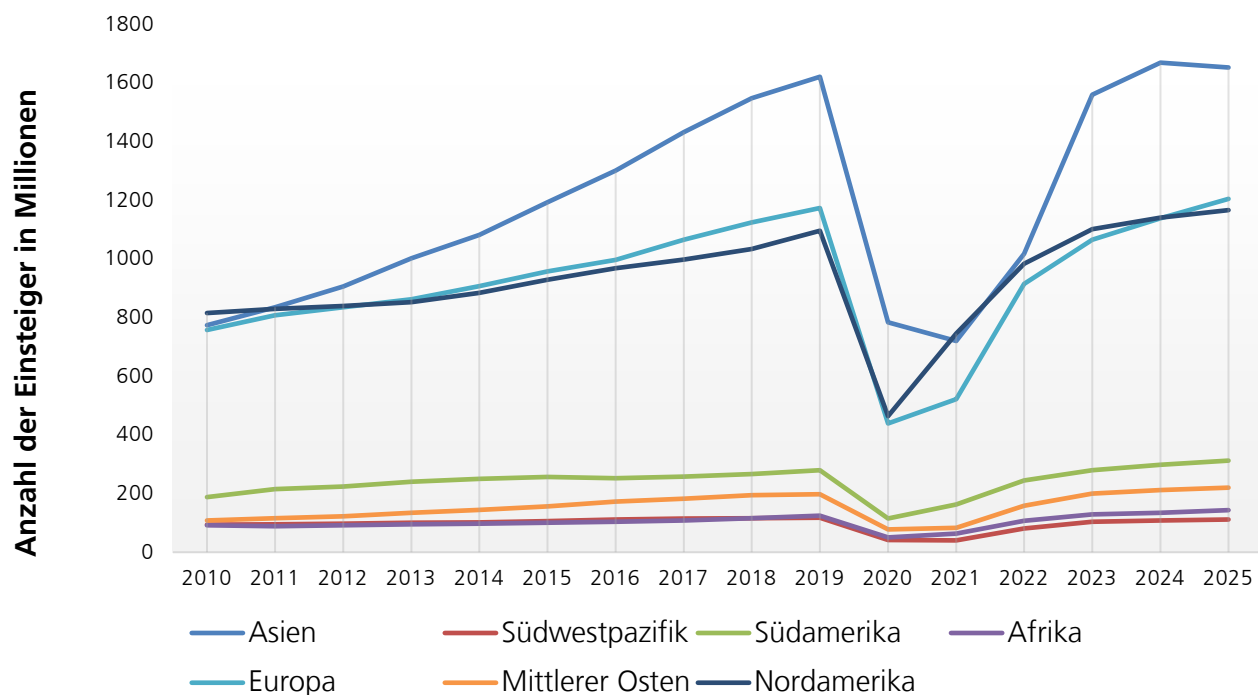


Abbildung 2: Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens nach Regionen

(Quelle: Sabre MI, DLR)

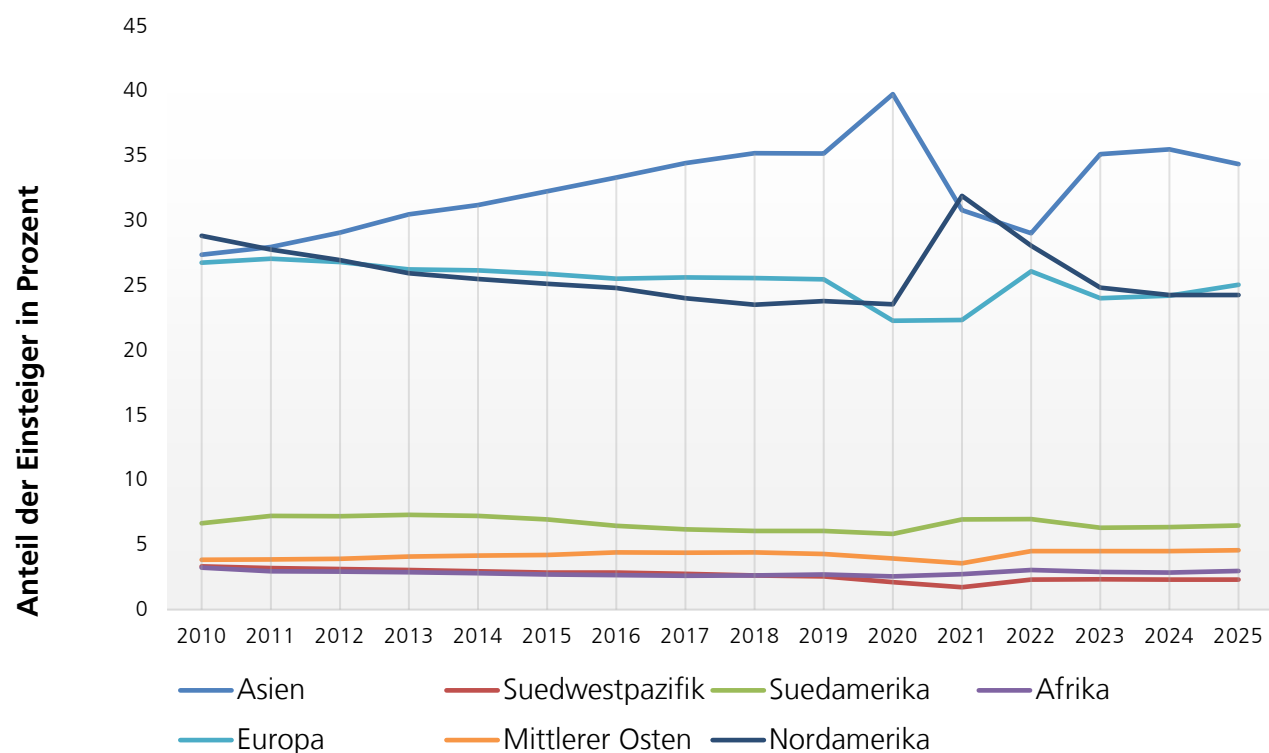


Abbildung 3: Entwicklung der Anteile des Passagieraufkommens nach Regionen

(Quelle: Sabre MI, DLR)

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 von rund 1,2 Milliarden Einsteigern.

Inzwischen hat Asien auch das Vorkrisenniveau wieder überschritten und stellt heute mit einem Marktanteil von rund 34 % die weltweit führende Region dar. Das ist jedoch ein Prozentpunkt weniger als letztes Jahr. Nordamerika und Europa folgen mit jeweils rund 24 % Anteil am globalen Passagieraufkommen, wobei der Anteil von Europa leicht zugenommen hat (siehe **Abbildung 3**).

Im Jahr 2025 lag die Zahl der weltweiten Starts bei rund 37,3 Millionen und damit noch etwa 2,5 % unter dem Wert von 2019 (siehe **Abbildung 4**). Die Anzahl der weltweiten Starts im Low-Cost-Segment ist im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % auf 11,4 Millionen Flüge gestiegen.

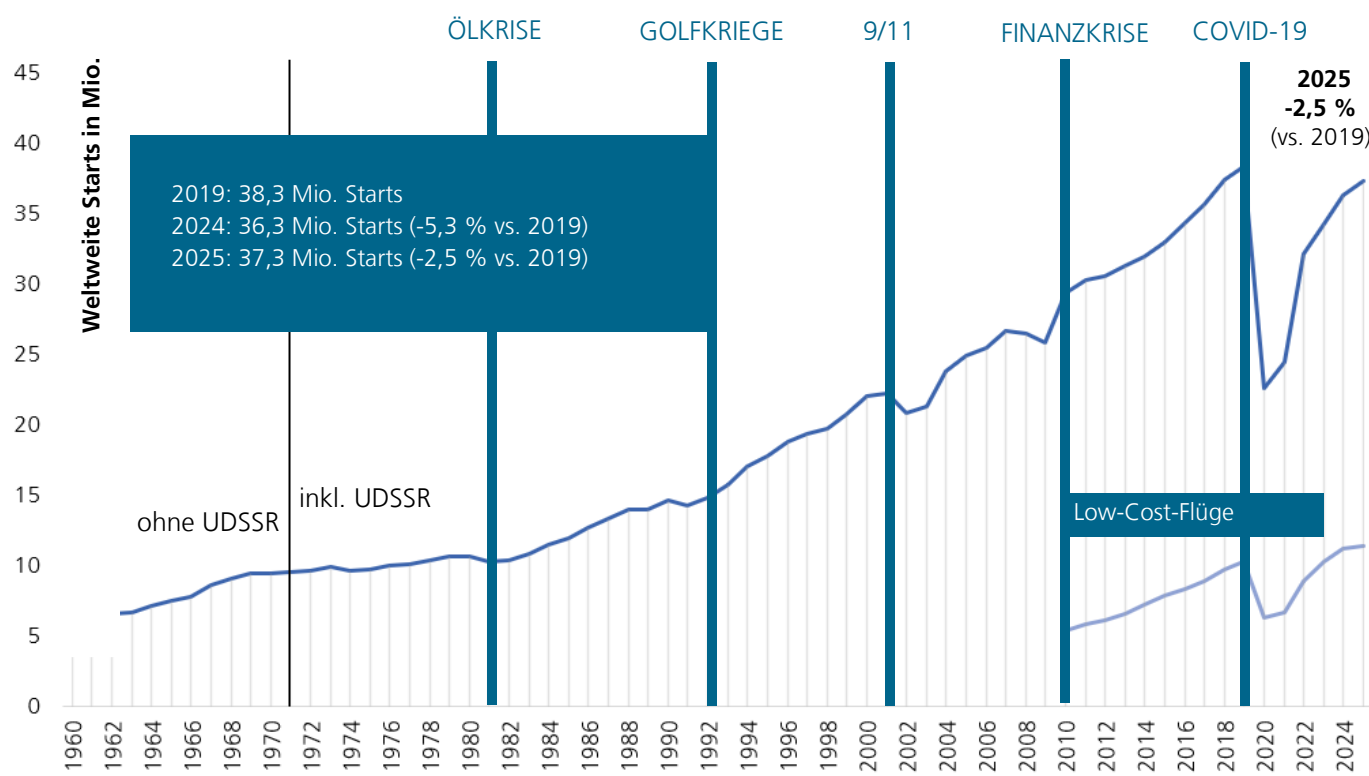


Abbildung 4: Entwicklung des weltweiten Flugbewegungsaufkommens

(Quelle: ICAO, Sabre MI, DLR)

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

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.

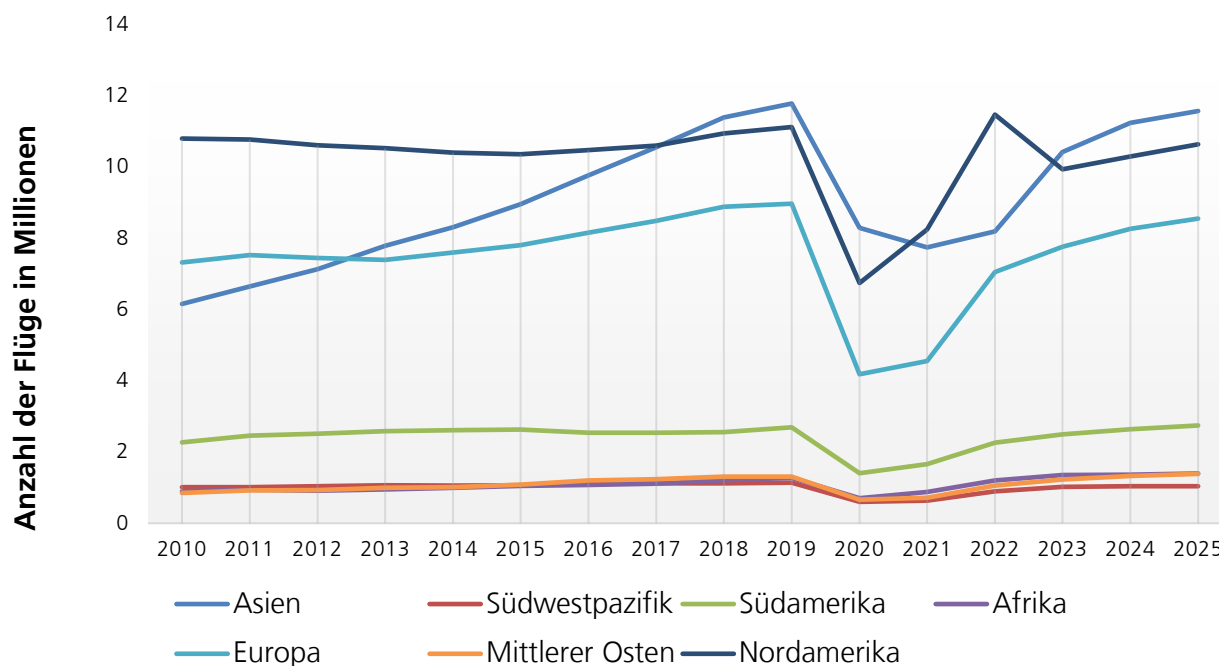


Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl der Flüge nach Regionen
(Quelle: Sabre MI, DLR)

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 2025 liegt Asien mit einem Anteil von 31 % nun vor Nordamerika (28 %) und Europa (23 %) (siehe **Abbildung 6**).

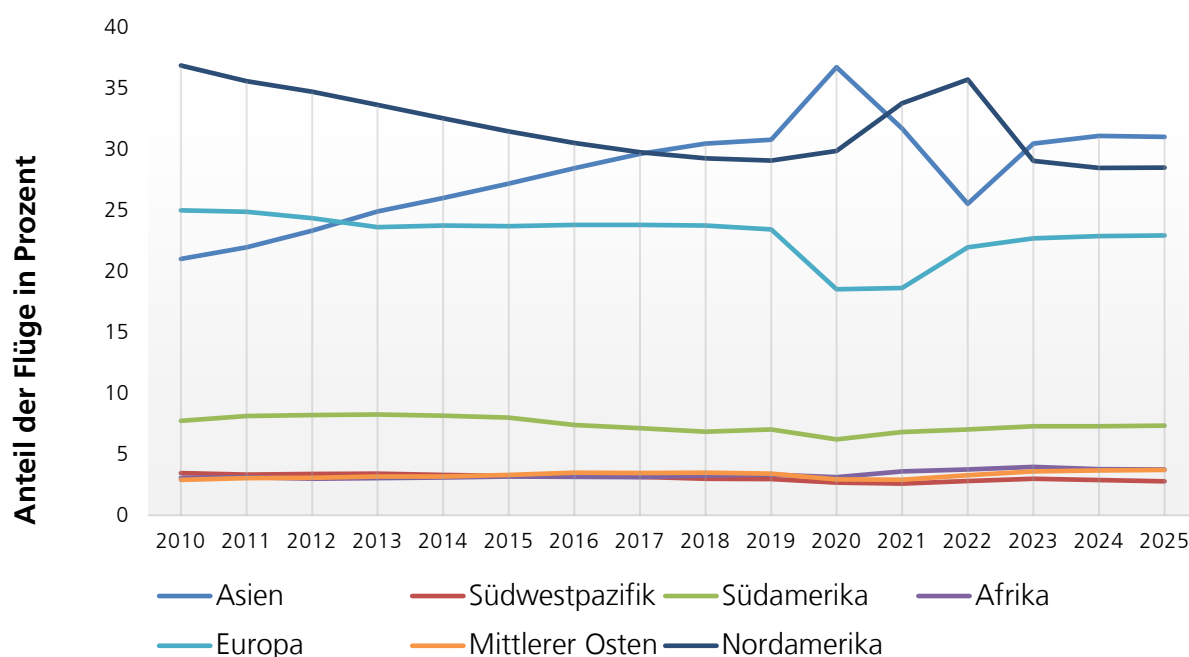


Abbildung 6: Entwicklung der Anteile der Flüge nach Regionen
(Quelle: Sabre MI, DLR)

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 35 %, in Nordamerika immerhin bei rund 25 %. Besonders stark war das Wachstum im Mittleren Osten: Dort ist der Anteil von rund 10 % im Jahr 2010 auf über 33 % im Jahr 2025 gestiegen (siehe **Abbildung 7**).

Weltweit lag im Jahr 2025 der Anteil der Low Cost Verkehre bei 30,5 % des gesamten planmäßigen Passagierluftverkehrs.

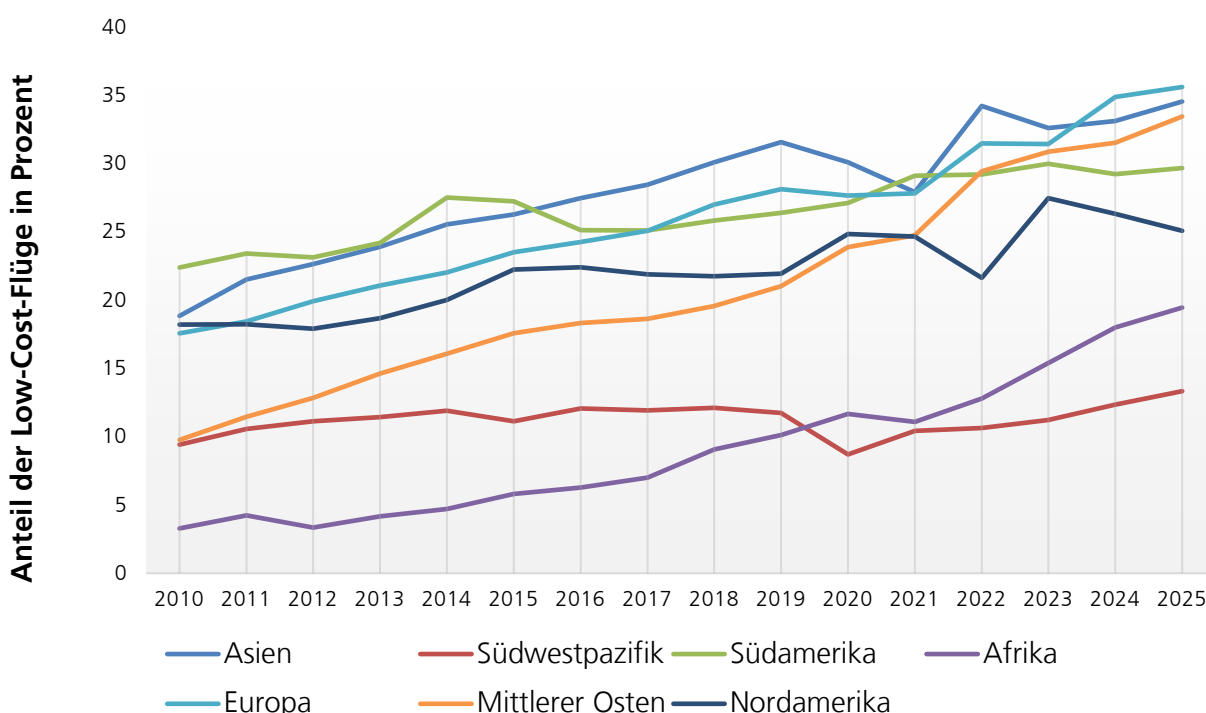


Abbildung 7: Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Flüge nach Regionen
(Quelle: Sabre MI, DLR)

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 Winterflugplan 2026 näher analysiert.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Entwicklung des Luftverkehrs (**angebotene Flüge in einer Januarwoche 2026**) 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 2,3 % gewachsen ist, liegt es noch immer rund 12 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Der Low-Cost-Markt in Europa verzeichnet ein Plus von etwa 2,6 % gegenüber dem Angebot des Vorjahres und liegt damit immer noch 12,8 % unter dem Angebot von 2019.

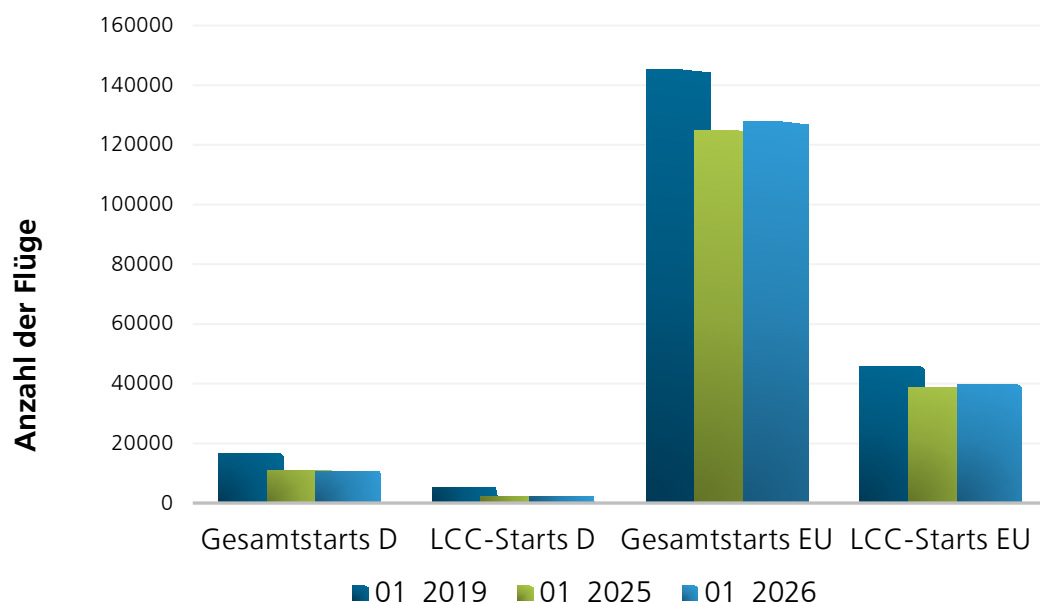


Abbildung 8: Entwicklung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

In Deutschland ist das gesamte Luftverkehrsangebot im Januar 2026 gegenüber dem Vorjahr um rund 1,8 % gesunken und liegt mit über 35 % noch deutlich unter dem Wert von 2019. Das Low-Cost-Angebot liegt im Januar 2026 mit etwa 58 % ebenfalls noch deutlich unter dem Niveau der entsprechenden Winterwoche im Vorpandemiejahr 2019 (siehe **Abbildung 9**).

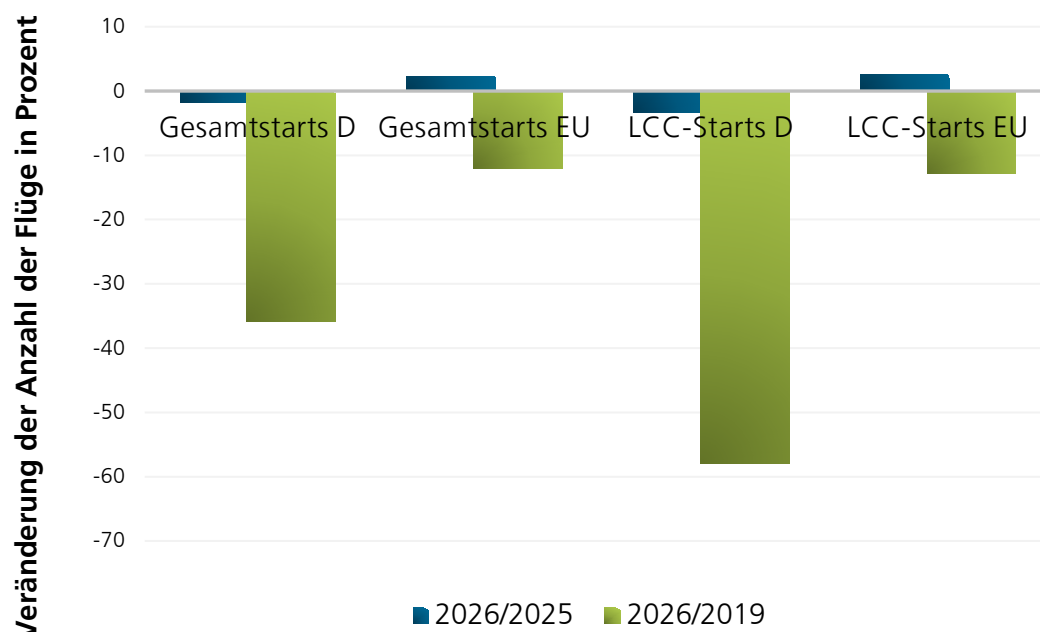


Abbildung 9: Veränderung der Luftverkehrsangebote in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

Während der Anteil der Low-Cost-Angebote am gesamten Luftverkehrsangebot in Europa im Januar zwischen 2019 und 2026 relativ konstant bei rund 31 % liegt, ist der entsprechende Anteil in Deutschland im selben Zeitraum von 32 % auf 21 % gesunken (siehe **Abbildung 10**). Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass Europas größter Low-Cost-Anbieter, Ryanair, sein Angebot auf europäischer Ebene ausgeweitet hat (+12 %), während es in Deutschland im gleichen Zeitraum stark reduziert wurde (-41 %).

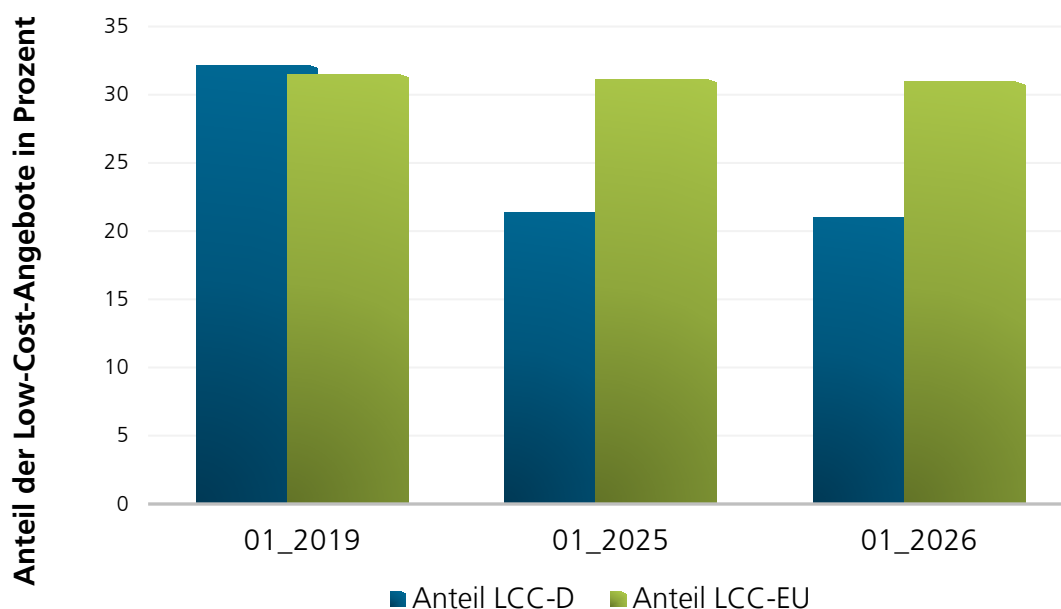


Abbildung 10: Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Angebote in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

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

➔ Mehr als 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low-Cost-Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt nach der Corona-Krise aktuell in einer neuen Wachstumsphase, die in Europa besonders von Ryanair geprägt wird. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low-Cost-Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002 setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich – mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien, als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1 der deutschen Low-Cost-Verkehrsentwicklung** bezeichnen, die über einen langen Zeitraum betrachtet durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte 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 Langstreckenziel von dort an. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low-Cost-Aktivitäten anderer Carrier, zum Beispiel Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können.

Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform die Low-Cost-Aktivitäten bündeln soll und in die bereits 2018 Germanwings integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken-Low-Cost-Verkehren** ab Köln nach Asien und Amerika. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen unter anderem in 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 Winter 2026 wurden 30 Ziele ab Frankfurt und 15 Ziele ab München angefliegen.

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 Winter 2026 gab es 26 Ziele von München aus, darunter auch innerdeutsche Verkehre nach Berlin, Bremen, Köln, Düsseldorf, Münster und Hannover.

➔ 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 Luftverkehrssteuer 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 eine schon länger existierende Tochtergesellschaft von Ryanair in den Buchungssystemen zu finden, 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 160 geplanten Flügen zu 38 Zielen ist Berlin im Winterflugplan 2026 neben Köln und Weeze einer der größten Standorte der Fluggesellschaft in Deutschland. In Europa ist es London Stansted mit mehr als 1.000 Flügen zu 138 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 anflieg, hat auch sie sich von dort inzwischen wieder zurückgezogen.

→ **easyJet** ist ein Low-Cost-Carrier, der in Deutschland seit Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während die Gesellschaft bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Verkehrsanteil hatte, erhöhte sich das Flugangebot insbesondere durch die Übernahme von innerdeutschen Strecken ab Berlin-Tegel stark. Hier handelte es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bis dato von Air Berlin befliegen wurden und die easyJet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat.

In der Corona-Zeit reduzierte easyJet jedoch stark das Streckennetz in Deutschland. Die zu Beginn der Pandemie gestrichenen innerdeutschen Flüge sollten ab Ende 2021 schrittweise wieder aufgenommen werden. Zunächst wurde dies auch auf der Strecke Berlin–Köln umgesetzt, allerdings strich easyJet im Jahr 2023 diese Verbindung wieder vollständig. Im Winter 2026 konnte die Anzahl der Flüge in Deutschland im Vergleich zu 2025 wieder um 28 % 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 auf langen Distanzen 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 Winter 2026 nochmals ausgeweitet, sodass die Zahl der Flüge in Europa im Winterflugplan inzwischen mehr als 12 % über dem Vor-Corona-Niveau von 2019 liegt. Für das laufende Jahr hat Ryanair jedoch angekündigt, ihr Flugangebot in Deutschland weiter zu reduzieren. Ab Oktober 2026 soll die Basis der Fluggesellschaft in Berlin geschlossen werden. Als Begründung führt sie insbesondere die aus ihrer Sicht zu hohen Gebühren und Steuern an.

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

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

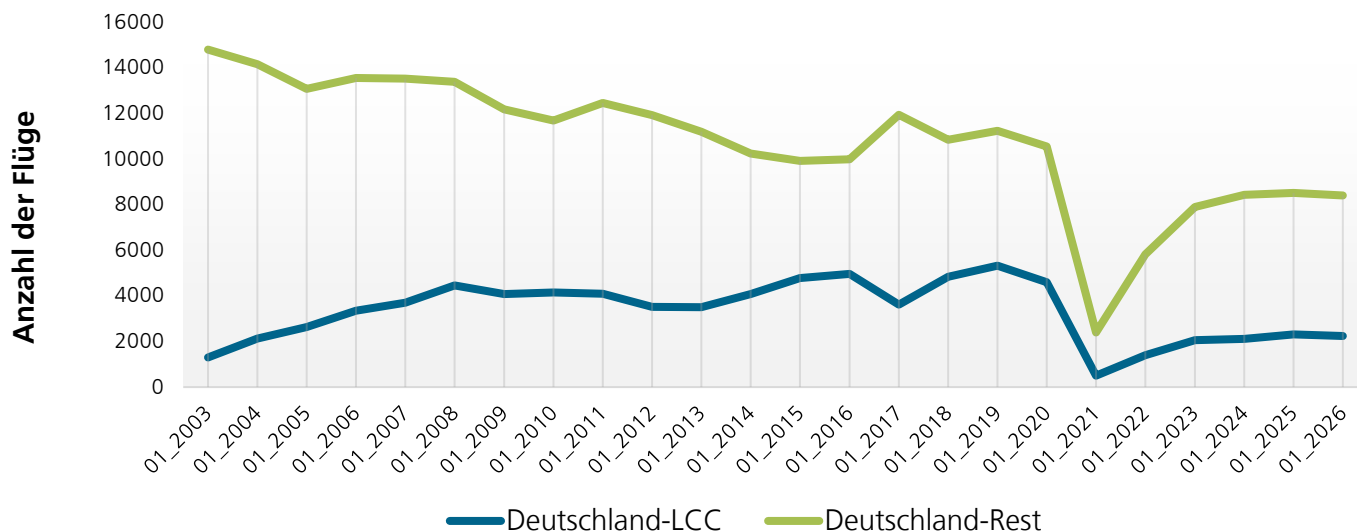


Abbildung 11: Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens (Starts) in Deutschland in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

Die Entwicklung der Marktanteile von Low-Cost-Carriern in Deutschland und Europa verlief über einen längeren Zeitraum weitgehend parallel. Mit dem Wegfall eines Teils der Air-Berlin-Flüge im Jahr 2016 ging der Low-Cost-Anteil in Deutschland zunächst kurzfristig zurück, erreichte jedoch 2018/2019 wieder ein ähnliches Niveau wie in Europa – rund 32 %. 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 Winter 2026 bei lediglich 21 %. Einer der Hauptgründe dafür ist, dass Ryanair sein Angebot in Europa in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, es in Deutschland hingegen im Vergleich zu 2019 deutlich reduziert hat. Auch Eurowings hat sein Angebot nach der Pandemie erheblich zurückgefahren (siehe **Abbildung 12**).

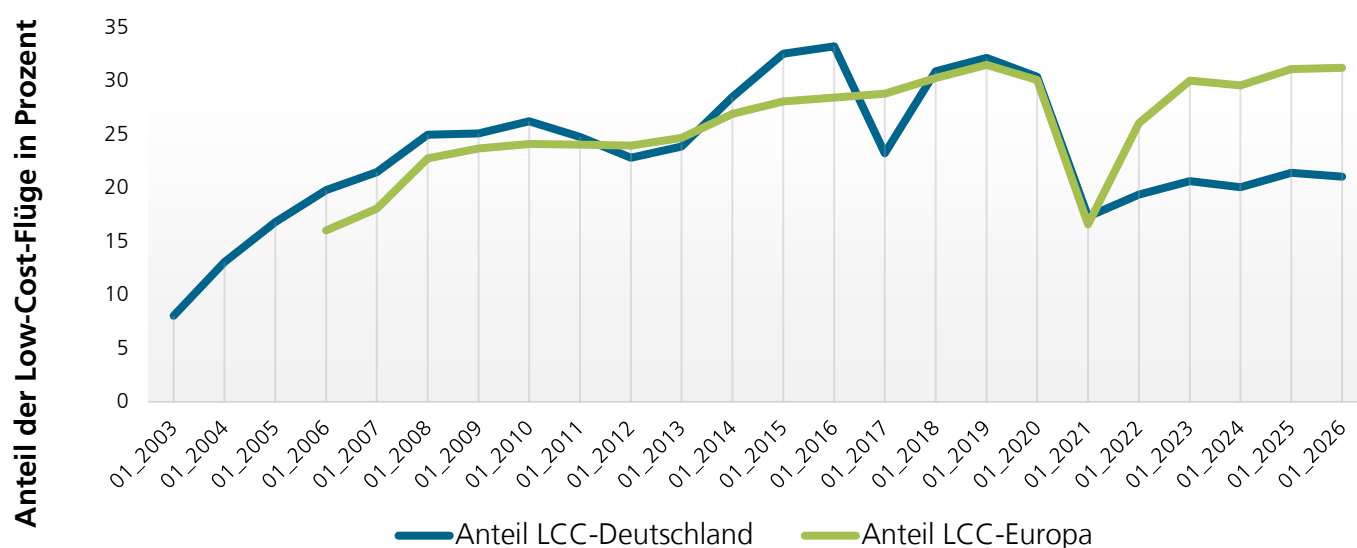


Abbildung 12: Entwicklung der Marktanteile der Low-Cost-Carrier in Deutschland und Europa in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

2. Low-Cost-Angebote 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 **Winterflugplan 2026**. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2025.

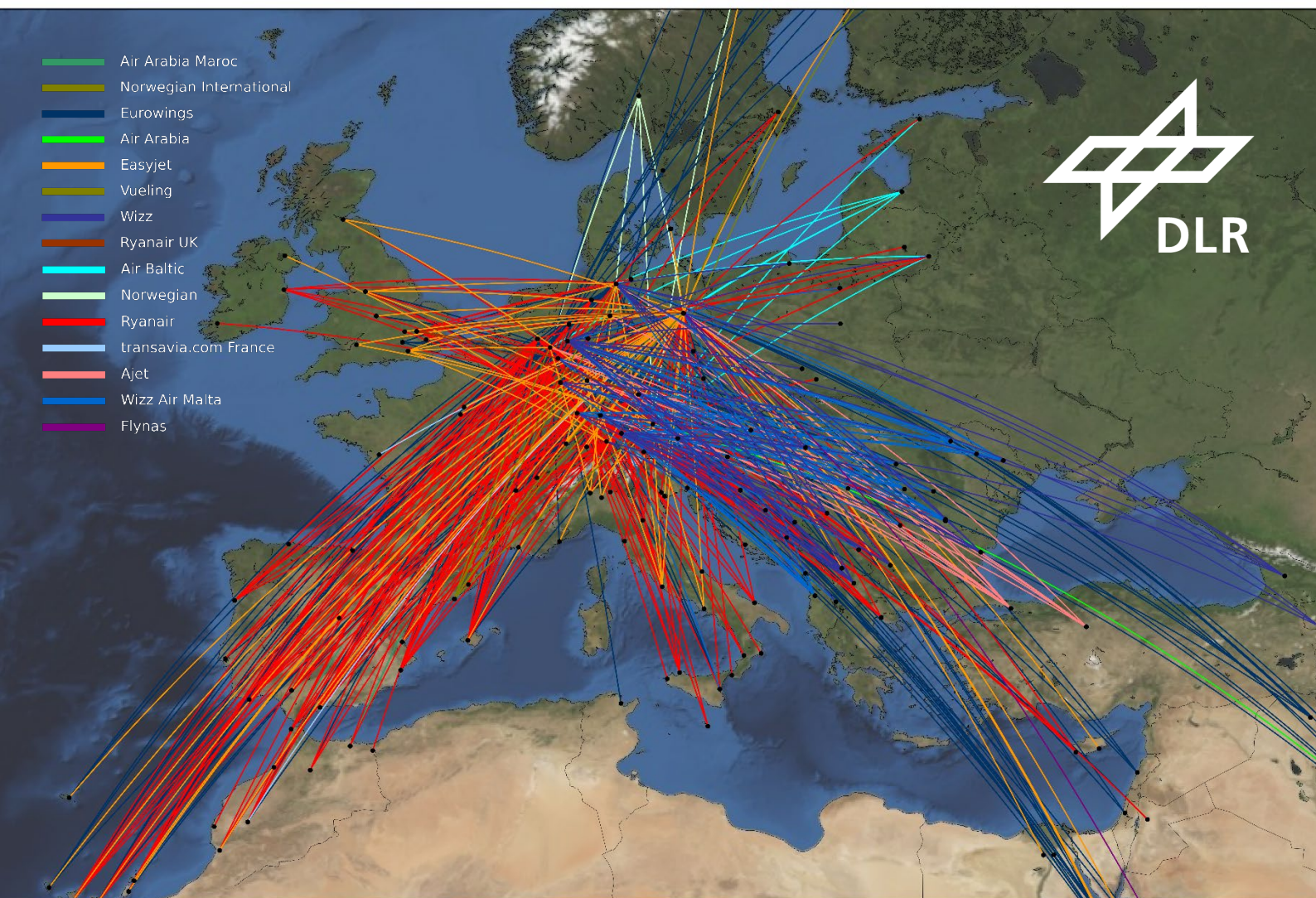


Abbildung 13: Streckennetz der Low-Cost-Carrier im Verkehr mit Deutschland im Januar 2026 – 532 Strecken
(Quelle: OAG, DLR)

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. Seit Ende Februar 2026 gibt es zudem durch den Iran-Krieg Einschränkungen im Luftverkehr. Diese betreffen nicht nur Flüge im Bereich des Mittleren Ostens, sondern durch Kerosinengpässe und starke Preiserhöhungen den Luftverkehr weltweit. Desweiteren kann es bei hoher Nachfrage zu ad-hoc Flügen, bzw. bei Kerosinmangel zu Flugstreichungen 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 11 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 zum Beispiel 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	G9	www.airarabia.com	55	A320: 46; A321: 9
Air Arabia Maroc	3O	www.airarabia.com	11	A320: 11
Air Baltic	BT	www.airbaltic.com	38	A220: 38
Ajet	VF	www.ajet.com	60	B737: 60
easyJet	U2	www.easyjet.com	187	A319: 44; A320: 130; A321: 13
Eurowings	EW	www.eurowings.com	87	A319: 23; A320: 53; A321: 11
Malta Air	AL	www.ryanair.com	179	B737: 179
Norwegian	DY	www.norwegian.no	42	B737: 42
Norwegian Air Sweden	D8	www.norwegian.no	55	B737: 55
Ryanair	FR	www.ryanair.com	340	B737: 340
Ryanair UK	RK	www.ryanair.com	15	B737: 15
Transavia (France)	TO	www.transavia.com	89	B737: 67; A320: 22
Vueling	VY	www.vueling.com	126	A319: 6; A320: 100; A321: 20
Wizz	W6	www.wizzair.com	90	A320: 9; A321: 81
Wizz Malta	W4	www.wizzair.com	102	A320: 13; A321: 89

Tabelle 1: Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften im Frühjahr 2026 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, variablen Niedrigpreis verfügbar sind – in Abhängigkeit 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 sollte, aber weiter unter dem Dach von Ryanair fliegt. Im Zusammenhang mit dem Brexit wurde mit Ryanair UK eine weitere Tochtergesellschaft gegründet.

Scoot, eine Gesellschaft aus Singapur, die in der Vergangenheit schon Angebote im Langstrecken Low-Cost-Verkehr nach Asien angeboten hat, ist nach der Corona-Pandemie in Deutschland auch in 2025 wieder aktiv gewesen (siehe **Tabelle 2**), dieses Jahr jedoch nicht mehr vertreten. Ähnliches gilt für Volotea und Norse Atlantic. Die isländische Fluggesellschaft Play, die im Sommer 2025 noch Flüge angeboten hatte, stellte im September 2025 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. Ajēt ist eine 2023 gegründete Tochtergesellschaft von Turkish Airlines, basierend auf deren ehemaliger Tochtergesellschaft Anadolujet, die dem Low-Cost-Segment zugeordnet werden kann.

Die bisherigen Langstreckenangebote der Eurowings sind von der neuen LH-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 340 Flugzeugen des Typs Boeing 737-800 und 737 Max (jeweils rund 190 bzw. 200 Sitzplätze) über die größte Flotte im deutschen und europäischen Low-Cost-Verkehr. Hinzu kommen 15 Flugzeuge bei Ryanair UK sowie 179 Maschinen bei Malta Air. Damit besitzt Ryanair insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 262, Lufthansa Cargo: 12, Lufthansa CityLine: 12, Lufthansa CityAirlines: 15).

Auch easyJet zählt zu den größten Low-Cost-Anbietern Europas. Über viele Jahre hinweg verfügte die Gesellschaft über mehr als 200 Flugzeuge der Typen A319/A320. Durch Gründung von Tochtergesellschaften wurde die Flotte dezentral in Europa verteilt. Aktuell umfasst der Bestand von easyJet (U2) selbst 187 Maschinen. Mit den Flotten von easyJet Europe und easyJet Switzerland steigt die Gesamtzahl jedoch auf 358 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 18 Airbus A320 und 13 Airbus A330. Eurowings selbst betreibt aktuell 87 Flugzeuge (überwiegend A319, A320 und A321), hinzu kommen 28 Maschinen bei Eurowings Europe. Zudem kann auf Kapazitäten von Partnerfluggesellschaften zurückgegriffen werden.

Norwegian war einer der ersten Low-Cost-Carrier in Europa, der mit Boeing 787 Langstreckenverbindungen nach Nordamerika und Asien anbot. Diese Flüge wurden jedoch infolge der Pandemie und einer strategischen Neuausrichtung Anfang 2021 eingestellt. Auch der Einsatz von Boeing 737 Max 8 auf weniger aufkommenstarken Langstrecken wurde zwischen 2019 und 2021 aufgrund eines Flugverbots ausgesetzt. Die aktuelle Flotte von Norwegian besteht daher nur noch aus 97 Boeing 737. Die neu gegründeten Gesellschaften Norse Atlantic und Norse Atlantic UK haben den Langstreckenverkehr mit insgesamt 8 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 **Wiederaufstieg 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 Flüge. Von 2012 bis 2018/2019 war im Low-Cost-Segment wieder ein kontinuierliches Wachstum zu verzeichnen. Den bisherigen Höchststand erreichte das Angebot mit über 6.700 Starts im Sommer 2018 und 5.325 Starts im Winter 2019. Die Corona-Pandemie führte anschließend zu starken Rückgängen: Im Winter 2021 wurden lediglich rund 500 Starts im betrachteten Segment verzeichnet. Im Winter 2022 stieg die Zahl auf 1.379 geplante Starts. **Im Winterflugplan 2026 lag die Anzahl bei 2.238 Starts – ein Rückgang um rund 3,4 % gegenüber dem Vorjahr und mehr als 58 % gegenüber 2019.**

Siehe **Tabelle 2**: Gemessen an der Zahl geplanter Starts in einer Kalenderwoche im Januar 2026 ist **Eurowings** mit 854 Flügen der größte Anbieter von Low-Cost-Verbindungen in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von rund 5,6 %, der Wert liegt im Vergleich zu 2019 um über

60 % niedriger. Es folgen **Ryanair** mit 609 Flügen und **Wizz Air** mit 346 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 12 % 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, Hahn oder Memmingen zu, während Großflughäfen wie Frankfurt, Stuttgart oder München nicht mehr im Flugplan enthalten sind.

EasyJet hat das Angebot im Winter 2026 gegenüber dem Vorjahr um rund 28 % ausgebaut. Verglichen mit dem Winter 2019 – als noch rund 880 Starts verzeichnet wurden – entspricht das aktuelle Angebot allerdings nur noch etwa 24 % des Vorkrisen-Niveaus. Laut easyJet liegt dies unter anderem an den hohen Gebühren am Standort Berlin.

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
		01/2026			01/2025			Veränderungen (%)		
		Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken
1	Eurowings	854	139.422	177	905	148.246	171	-5,6	-6,0	3,5
2	Ryanair_total	609	117.148	203	692	131.855	212	-12,0	-11,2	-4,2
	Ryanair	605	116.384	200	683	130.154	205	-11,4	-10,6	-2,4
3	Wizz_total	346	77.793	106	317	65.853	86	9,1	18,1	23,3
4	easyJet	211	37.215	56	165	29.286	50	27,9	27,1	12,0
	Wizz	192	45.212	53	161	32.862	43	19,3	37,6	23,3
	Wizz Malta	154	32.581	53	156	32.991	43	-1,3	-1,2	23,3
5	Ajet	81	16.143	13	82	15.704	13	-1,2	2,8	0,0
6	Air Baltic	44	6.380	8	49	7.105	10	-10,2	-10,2	-20,0
7	Vueling	41	8.186	6	53	11.006	7	-22,6	-25,6	-14,3
8	Norwegian_total	26	4.863	9	29	5.415	9	-10,3	-10,2	0,0
	Norwegian Air Shuttle	17	3.171	6	22	4.098	6	-22,7	-22,6	0,0
9	Transavia (France)	13	2.439	4	5	942	1	160,0	158,9	300,0
10	Air Arabia_total	10	1.740	3	4	696	3	150,0	150,0	0,0
	Norwegian Air Sweden	9	1.692	3	7	1.317	3	28,6	28,5	0,0
	Air Arabia	7	1.218	1	0	0	0	---	---	---
	Ryanair UK	4	764	3	9	1.701	7	-55,6	-55,1	-57,1
	Air Arabia Maroc	3	522	2	4	696	3	-25,0	-25,0	-33,3
11	Flynas	3	510	1	3	510	1	0,0	0,0	0,0
	Norse Atlantic	0	0	0	2	676	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Play	0	0	0	3	534	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Scoot	0	0	0	3	987	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Volotea	0	0	0	4	720	2	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		2.238	411.839	586	2.316	419.535	568	-3,4	-1,8	3,2
* durch mehrere Carrier beflogene Strecken werde mehrfach gezählt										

Tabelle 2: Ranking der Fluggesellschaften im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge. Angaben jeweils für eine Januarwoche 2025 und 2026. 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 38 % bei den geplanten Flügen ist Eurowings auch im Winter/Frühjahr 2026 der führende Anbieter im deutschen Low-Cost-Segment. Gemeinsam mit Ryanair, Wizz Air und easyJet vereinen diese vier Fluggesellschaften aktuell etwa 90,3 % des gesamten Low-Cost-Marktes in Deutschland auf sich.

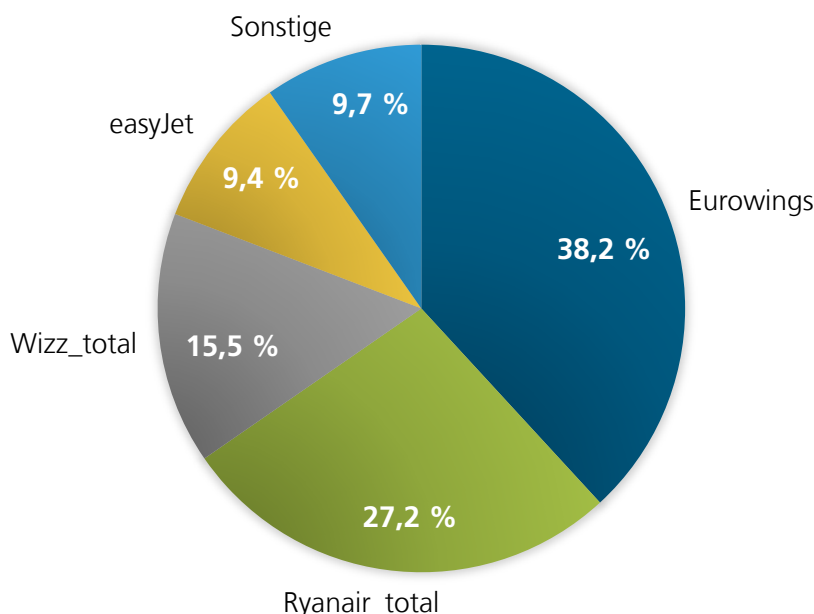


Abbildung 14: Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Januarwoche 2026 (Quelle: OAG, DLR)

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 Streckenauflistung.

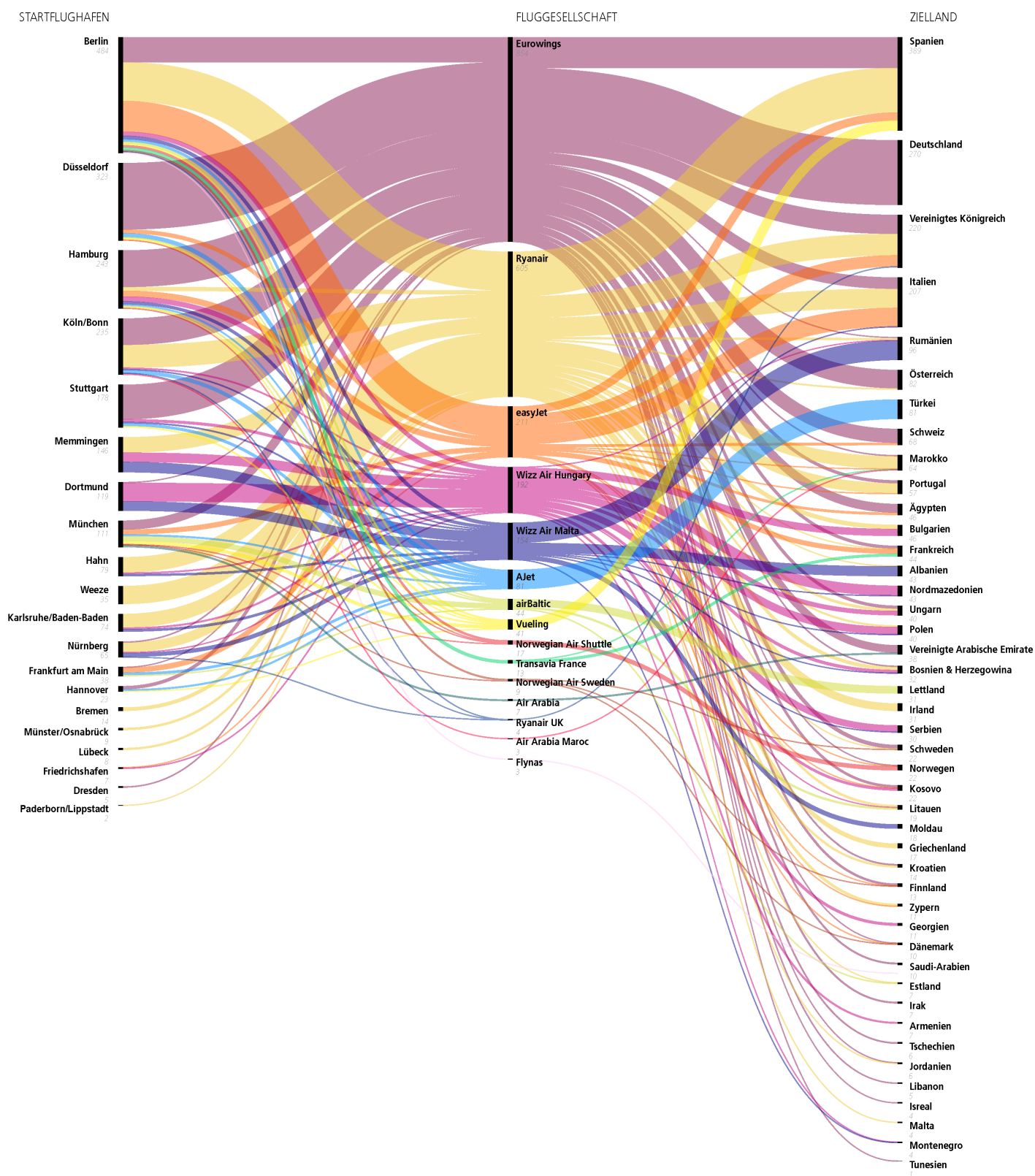


Abbildung 15: Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland von deutschen Flughäfen im Januar 2026
(Quelle: OAG, DLR)

2.4.1. Strecken

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
Rang	Zielland	01/2026			01/2025			Veränderungen (%)		
		Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken
1	Spanien	389	73.519	102	421	80.095	99	-7,6	-8,2	3,0
2	Deutschland	270	41.980	20	338	52.516	30	-20,1	-20,1	-33,3
3	Großbritannien	220	38.750	36	256	44.861	37	-14,1	-13,6	-2,7
4	Italien	207	36.303	52	160	29.714	48	29,4	22,2	8,3
5	Rumänien	96	19.696	34	89	17.949	26	7,9	9,7	30,8
6	Österreich	82	13.373	10	91	15.145	11	-9,9	-11,7	-9,1
7	Türkei	81	16.143	13	82	15.704	13	-1,2	2,8	0,0
8	Schweiz	76	12.224	8	80	13.572	8	-5,0	-9,9	0,0
9	Marokko	64	11.910	24	52	9.814	21	23,1	21,4	14,3
10	Portugal	57	10.746	22	61	11.603	23	-6,6	-7,4	-4,3
11	Serbien	52	11.304	17	46	8.109	15	13,0	39,4	13,3
12	Bulgarien	46	10.208	15	48	9.155	13	-4,2	11,5	15,4
13	Ägypten	46	8.432	16	40	7.422	14	15,0	13,6	14,3
14	Albanien	43	10.022	10	48	11.111	10	-10,4	-9,8	0,0
15	Mazedonien	43	10.259	12	34	6.338	10	26,5	61,9	20,0
16	Polen	40	8.452	7	48	9.786	6	-16,7	-13,6	16,7
17	Ungarn	40	8.264	7	41	8.563	7	-2,4	-3,5	0,0
18	Vereinigte Arabische Emirate	38	6.222	8	14	2.296	3	171,4	171,0	166,7
19	Frankreich	36	6.417	8	39	6.647	9	-7,7	-3,5	-11,1
20	Bosnien	32	6.497	12	25	4.584	8	28,0	41,7	50,0
21	Lettland	31	4.495	5	39	5.883	6	-20,5	-23,6	-16,7
22	Irland	31	6.019	6	25	4.741	6	24,0	27,0	0,0
23	Norwegen	22	4.047	8	29	5.232	7	-24,1	-22,6	14,3
24	Schweden	22	3.844	7	26	4.434	8	-15,4	-13,3	-12,5
25	Litauen	19	3.387	7	27	4.644	8	-29,6	-27,1	-12,5
26	Moldavien	18	3.240	7	10	1.860	4	80,0	74,2	75,0
27	Griechenland	17	3.261	6	21	4.429	7	-19,0	-26,4	-14,3
28	Kroatien	14	2.358	7	20	3.504	7	-30,0	-32,7	0,0
29	Finnland	13	2.184	7	18	3.150	8	-27,8	-30,7	-12,5
30	Georgien	11	2.629	5	9	2.151	4	22,2	22,2	25,0
31	Zypern	11	2.102	5	7	1.314	4	57,1	60,0	25,0
32	Dänemark	10	1.744	2	19	3.282	4	-47,4	-46,9	-50,0
33	Saudi Arabien	10	2.078	3	9	1.542	2	11,1	34,8	50,0
34	Estland	7	1.119	2	7	1.103	2	0,0	1,5	0,0
35	Irak	7	1.256	5	5	934	4	40,0	34,5	25,0
36	Armenien	7	1.673	3	3	650	2	133,3	157,4	50,0
37	Tschechien	6	1.002	1	7	1.114	1	-14,3	-10,1	0,0
38	Jordanien	6	1.116	3	0	0	0	---	---	---
39	Libanon	5	870	3	0	0	0	---	---	---
40	Montenegro	4	956	2	4	956	2	0,0	0,0	0,0
41	Malta	4	772	2	4	764	2	0,0	1,0	0,0
42	Israel	4	734	2	0	0	0	---	---	---
43	Tunesien	1	232	1	1	180	1	0,0	28,9	0,0
44	Belgien	0	0	0	4	772	1	-100,0	-100,0	-100,0
45	Niederlande	0	0	0	4	702	1	-100,0	-100,0	-100,0
46	Island	0	0	0	3	534	1	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		2.238	411.839	532	2.316	419.535	504	-3,4	-1,8	5,6

Tabelle 3: Ranking der Zielländer im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge. Angaben jeweils für eine Januarwoche 2025 und 2026. Innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur eine Richtung. (Quelle: OAG, DLR)

➔ Siehe **Tabellen 2, 3** und **Abbildung 16**: Im Januar 2026 boten die betrachteten Low-Cost-Carrier Flüge auf 532 Strecken an – fast 30 Strecken mehr als im Vorjahr (+5,6 %). Im Vergleich zu 2019 mit rund 700 Strecken bleibt das Angebot jedoch deutlich darunter. Der Jahresvergleich erfolgt saisonbereinigt jeweils zur gleichen Winterperiode.

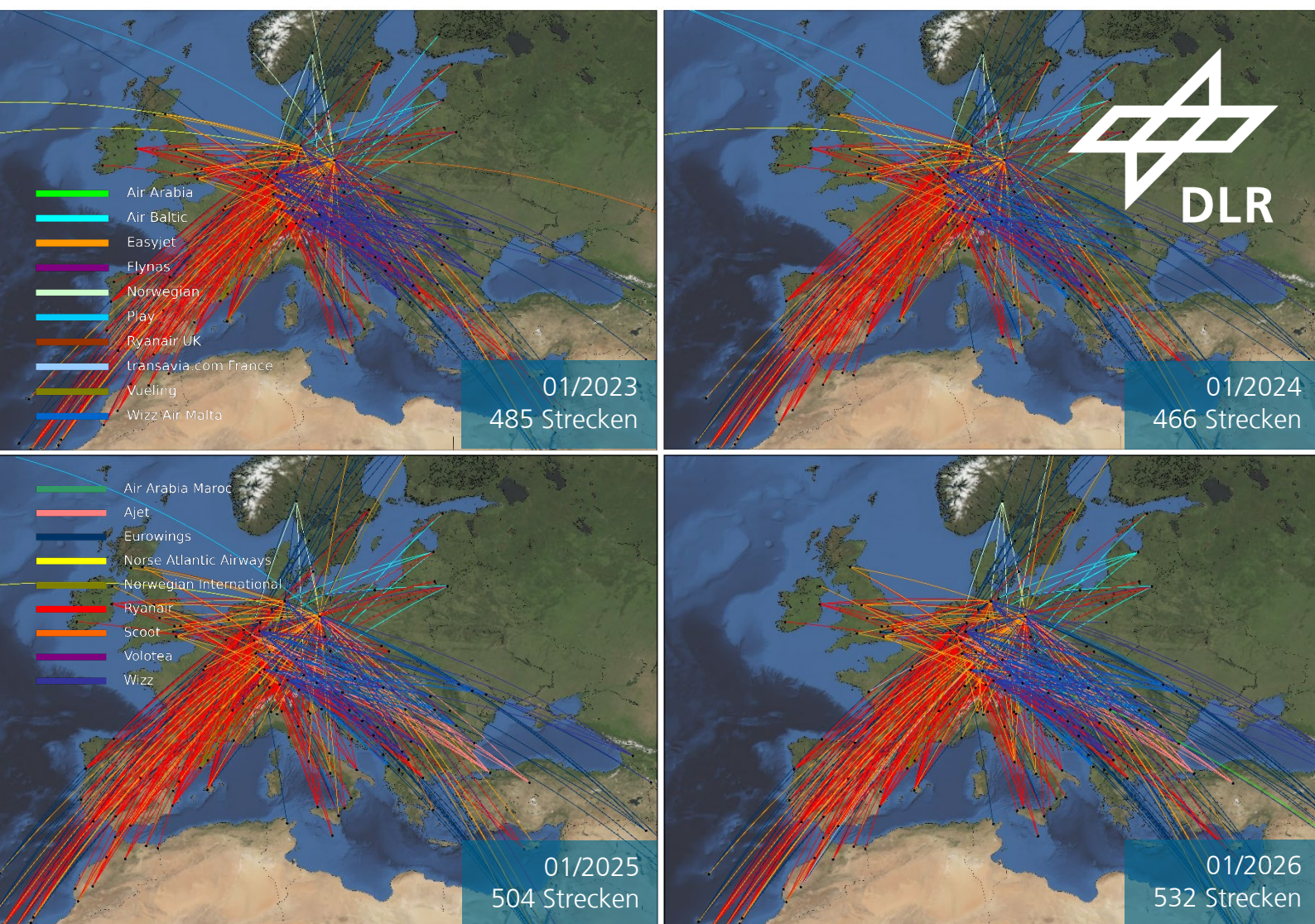


Abbildung 16: Entwicklung des Low-Cost-Streckennetzes von deutschen Flughäfen in einer Januarwoche im untersuchten Jahr.
(Quelle: OAG, DLR)

Seit der Entstehung des Low-Cost-Marktes vor über 20 Jahren nahm die Anzahl der angebotenen Strecken stark zu – jährlich kamen etwa 100 neue Verbindungen hinzu. Im Sommer 2008 führte die Weltwirtschaftskrise zu einem spürbaren Nachfragerückgang im Luftverkehr. Anschließend setzte erneut ein Wachstum ein, das im Jahr 2019 seinen bisherigen Höchststand erreichte: mit 940 Strecken im Sommer- und 699 im Winterflugplan. Im Januar 2026 liegt Ryanair mit rund 200 angebotenen Strecken in der untersuchten Woche an der Spitze, gefolgt von Eurowings mit 177 Routen. Ryanair verzeichnet dabei einen Rückgang um rund 4 % und Eurowings einen leichten Anstieg gegenüber der Vorjahreswoche. Nach einem Höchstwert von 235 Strecken bei Eurowings im Jahr 2019 kam es infolge der Corona-Pandemie zu einem deutlichen Rückgang. Im Jahr 2021 wurde mit nur 53 angebotenen Strecken ein Tiefstand erreicht. Seit

2022 zeigt sich jedoch wieder ein kontinuierlicher Anstieg. Der größte Standort der Fluggesellschaft ist im Januar 2026 der Flughafen Düsseldorf mit 53 Strecken und 277 wöchentlichen Starts. Es folgen Stuttgart mit 35 Strecken und 144 Starts pro Woche sowie Hamburg und Köln.

Im **innerdeutschen Verkehr** wurde im Jahr 2010 mit rund 120 angebotenen Strecken in der entsprechenden Untersuchungswoche ein Spitzenwert erreicht. Seither ist ein langfristiger Rückgang zu beobachten. Nach einem leichten Wiederanstieg nach der Corona-Pandemie liegt die Zahl der innerdeutschen Strecken in der untersuchten Januarwoche 2026 bei 20 – deutlich weniger als im Vorjahr.

2.4.2. Wettbewerb

Auch im Winter 2026 bleibt der direkte Wettbewerb unter den Low-Cost-Carriern weiterhin sehr gering. Nahezu neun von zehn Strecken – konkret 484 von insgesamt 532 unterschiedlichen Routen – werden ausschließlich von einer einzigen Low-Cost-Gesellschaft bedient. Lediglich auf etwa 50 Strecken konkurrieren zwei oder mehr Anbieter direkt miteinander. Zu den wenigen Routen mit Wettbewerbsangebot zählen unter anderem Verbindungen nach Palma de Mallorca sowie zu anderen Destinationen in Spanien.

2.4.3. Flüge

Siehe **Tabellen 2** und **3**: Im Januar 2026 wurden von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten insgesamt 2.238 Flüge innerhalb einer Woche durchgeführt. Zum Vergleich: Im Vorjahr waren es 2.316 Flüge, im Jahr 2019 jedoch noch 5.325. Damit ist das Flugangebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,4 % gesunken. Die Zahl der bedienten Strecken nahm hingegen um 28 Strecken zu. Die durchschnittliche **Bedienungshäufigkeit** pro Strecke lag im Januar 2026 bei etwa vier 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 vier Flüge pro Woche angeboten wurden.

2.4.4. Sitze

Siehe **Tabellen 2** und **3**: Auf den 2.238 angebotenen Flügen im Januar 2026 wurden im Durchschnitt **184 Sitze pro Flug** angeboten. Damit ist dieser Wert im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich im Low-Cost-Segment inzwischen eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von etwa 170 bis 190 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 noch 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 12 % aller Abflüge der betrachteten Low-Cost-Gesellschaften ab

deutschen Flughäfen entfallen auf Inlandsverbindungen. Noch deutlicher zeigt sich das beim Streckenangebot: Mit lediglich 20 Routen macht der innerdeutsche Verkehr nur rund 4 % aller angebotenen Strecken aus. Im Winterflugplan 2026 liegt **Spanien** mit 389 geplanten Flügen an erster Stelle. Den zweiten Platz belegt Deutschland mit 270 Flügen, gefolgt von Großbritannien auf Platz drei und Italien auf Rang 4. Insgesamt bedienen die Low-Cost-Carrier ab Deutschland im Winter 2026 Ziele in 43 verschiedenen Ländern. Viele dieser Destinationen werden allerdings nur mit sehr niedriger Frequenz angefliegen.

2.4.6. Flughäfen

Siehe **Abbildung 17**: Deutschlands verkehrsreichster Flughafen, **Frankfurt**, spielt auch im Winterflugplan 2026 im Segment der Low-Cost-Angebote weiterhin nur eine untergeordnete Rolle. Dies liegt vor allem an seiner starken Ausrichtung als Drehkreuz im klassischen Linienverkehr sowie an den teils ausgelasteten Kapazitäten. Zwar hatten Ryanair und Wizz Air im Jahr 2017 damit begonnen, günstige Flüge ab Frankfurt anzubieten, doch beide Fluggesellschaften haben sich inzwischen wieder vollständig von diesem Standort zurückgezogen.

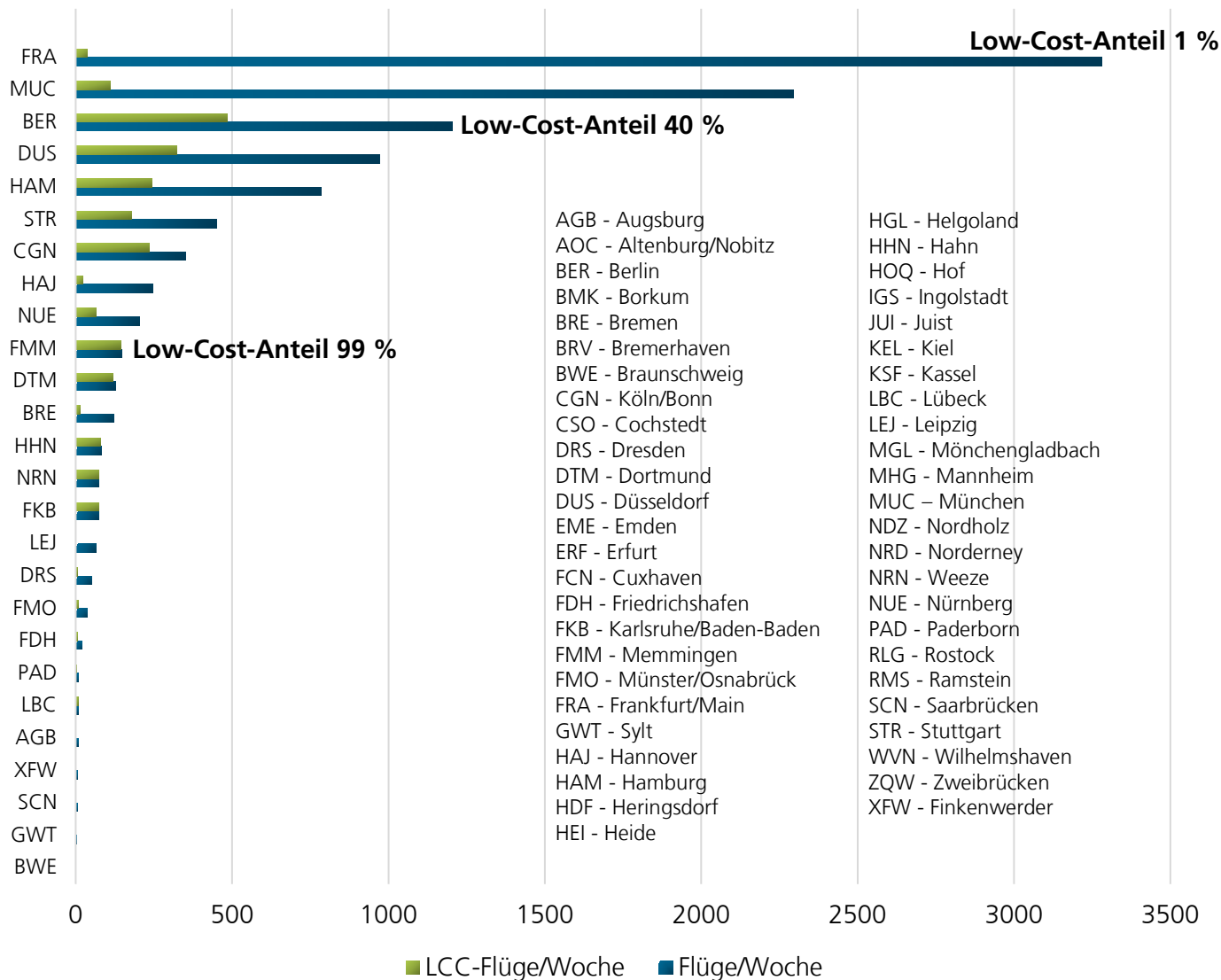


Abbildung 17: Angebotene Passagierflüge nach Anzahl der Starts in einer Woche im Januar 2026 an deutschen Flughäfen. Gesamtflüge in der untersuchten Januarwoche 10.637, davon 2.238 LCC-Flüge mit einem Anteil von 21 %. LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

Berlin erreicht, insbesondere durch Ryanair, easyJet und Eurowings, 484 Starts pro Woche und liegt damit vor Düsseldorf auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low-Cost-Angeboten. Auf den weiteren Plätzen folgen Hamburg, Köln und Stuttgart.

Der **Anteil der Low-Cost-Flugangebote am gesamten Flugangebot** in Deutschland liegt im betrachteten Zeitraum – einer Januarwoche 2026 – bei rund 2.240 Starts und damit bei rund 21 % (siehe **Abbildung 18**). Dieser Wert liegt deutlich unter dem Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019, in dem der Anteil noch 32 % betrug.

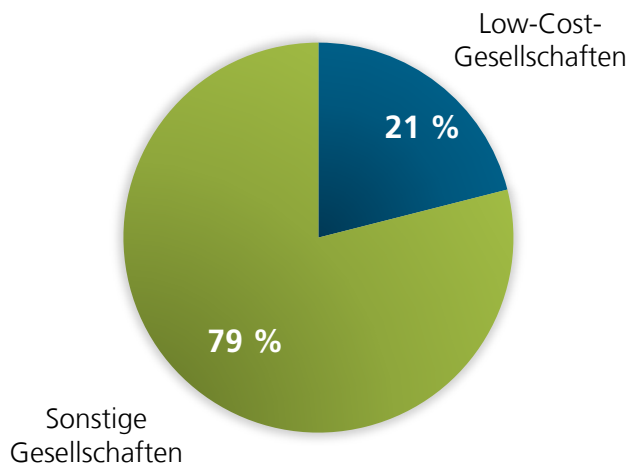


Abbildung 18: Anteil der Low-Cost-Angebote in Deutschland in einer Woche im Januar 2026 an deutschen Flughäfen
(Quelle: OAG, DLR)

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**).

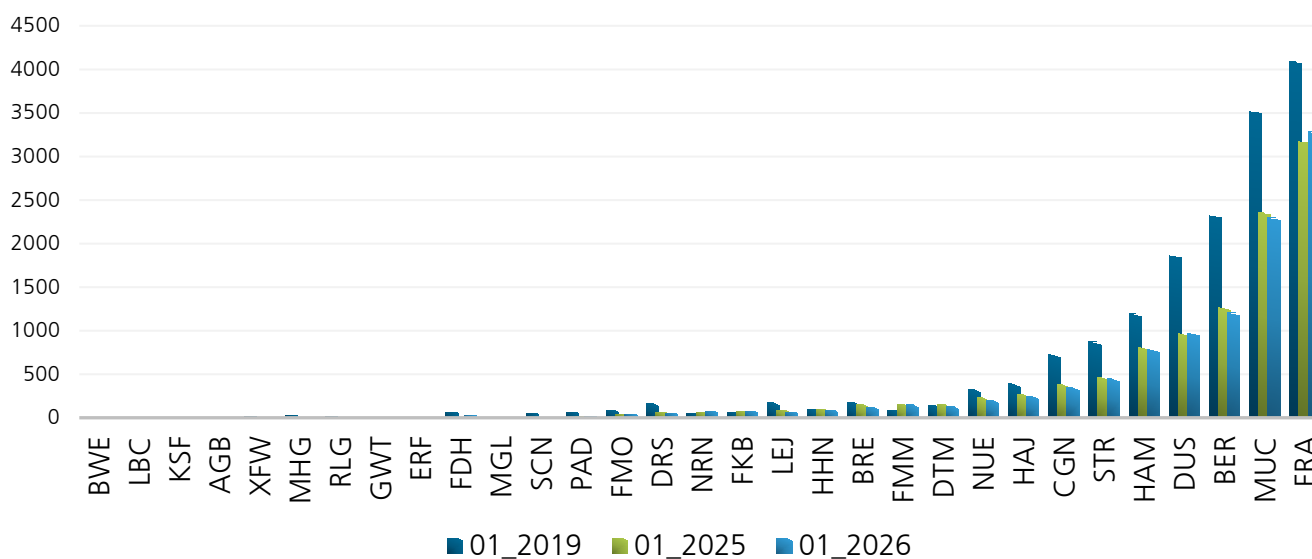


Abbildung 19: Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen von 2019-2026 in einer Woche im Januar
(Quelle: OAG, DLR)

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, Hamburg und Köln. Die größten Verkehrsflughäfen in Deutschland haben das Vorkrisenniveau von 2019 bislang nicht wieder erreicht. Immerhin konnten einige von ihnen das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr steigern.

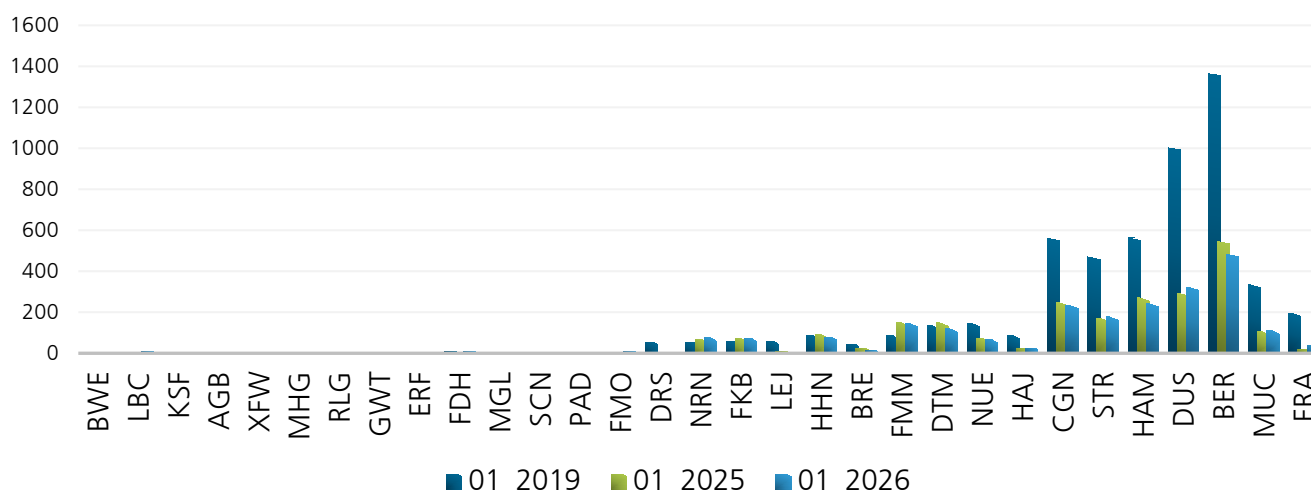


Abbildung 20: Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an deutschen Flughäfen von 2019-2026 in einer Woche im Januar (Quelle: OAG, DLR)

Im Gegensatz dazu haben einige kleinere Flughäfen, die überwiegend von Low-Cost-Carriern genutzt werden – etwa Memmingen, Weeze oder Karlsruhe – ihr Vor-Corona-Niveau wieder erreicht (siehe **Abbildungen 21** und **22**). Die teils starke prozentuale Zunahme bei einzelnen Flughäfen ist dabei auf niedrige Ausgangswerte im Low-Cost-Segment zurückzuführen.

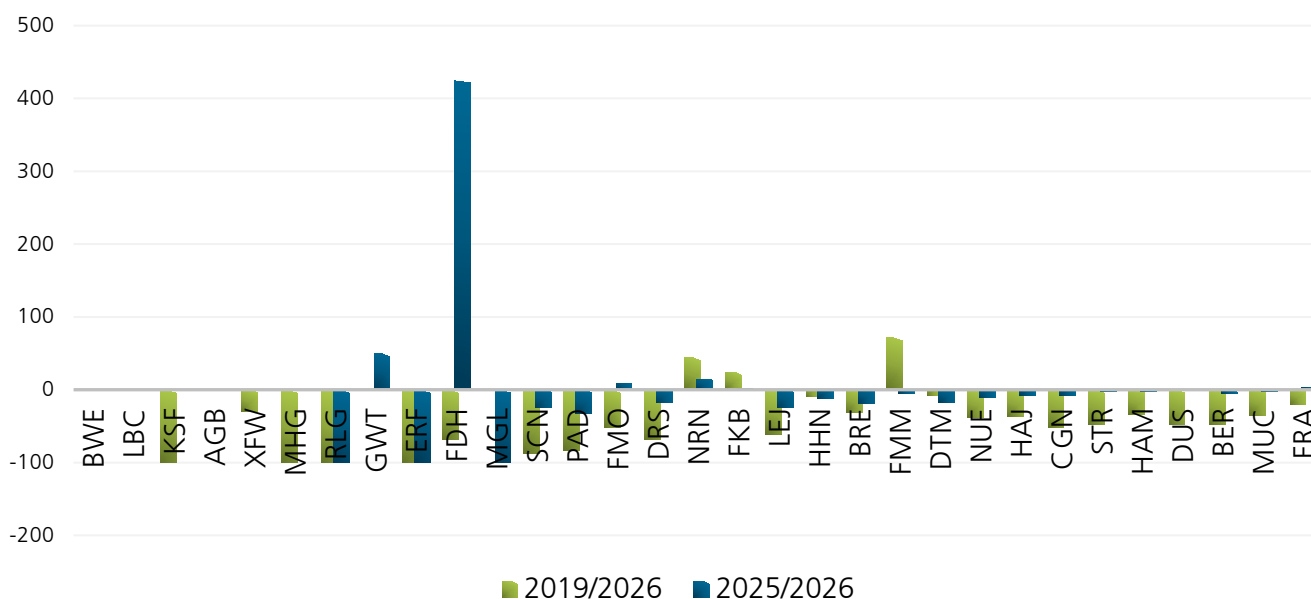


Abbildung 21: Veränderung der Luftverkehrsaufkommen an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2026 in einer Woche im Januar (Quelle: OAG, DLR)

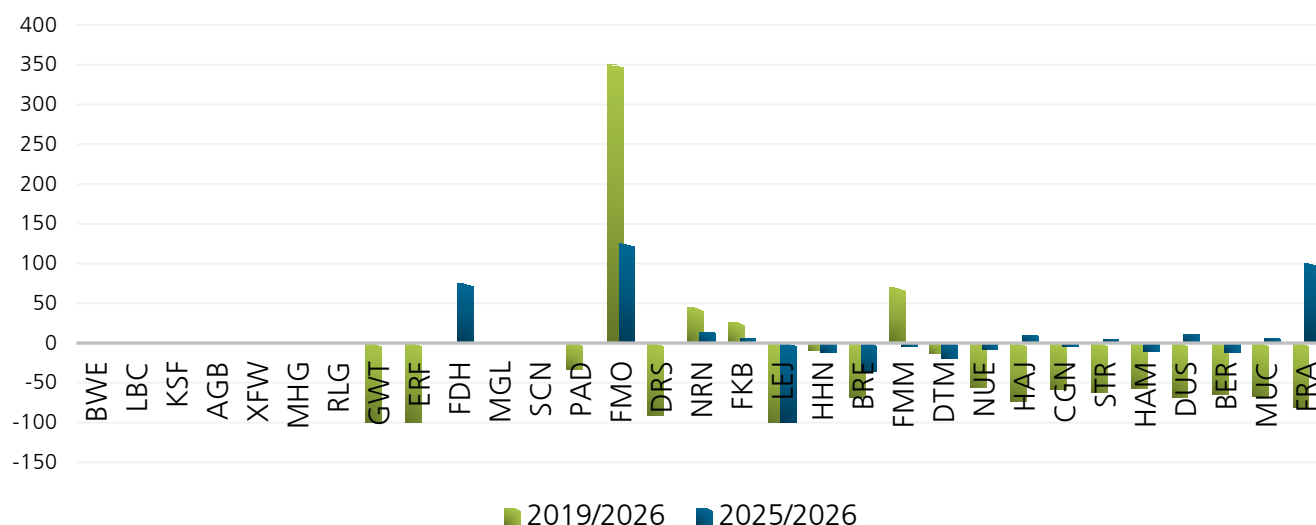


Abbildung 22: Veränderung der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2026 in einer Woche im Januar
(Quelle: OAG, DLR)

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

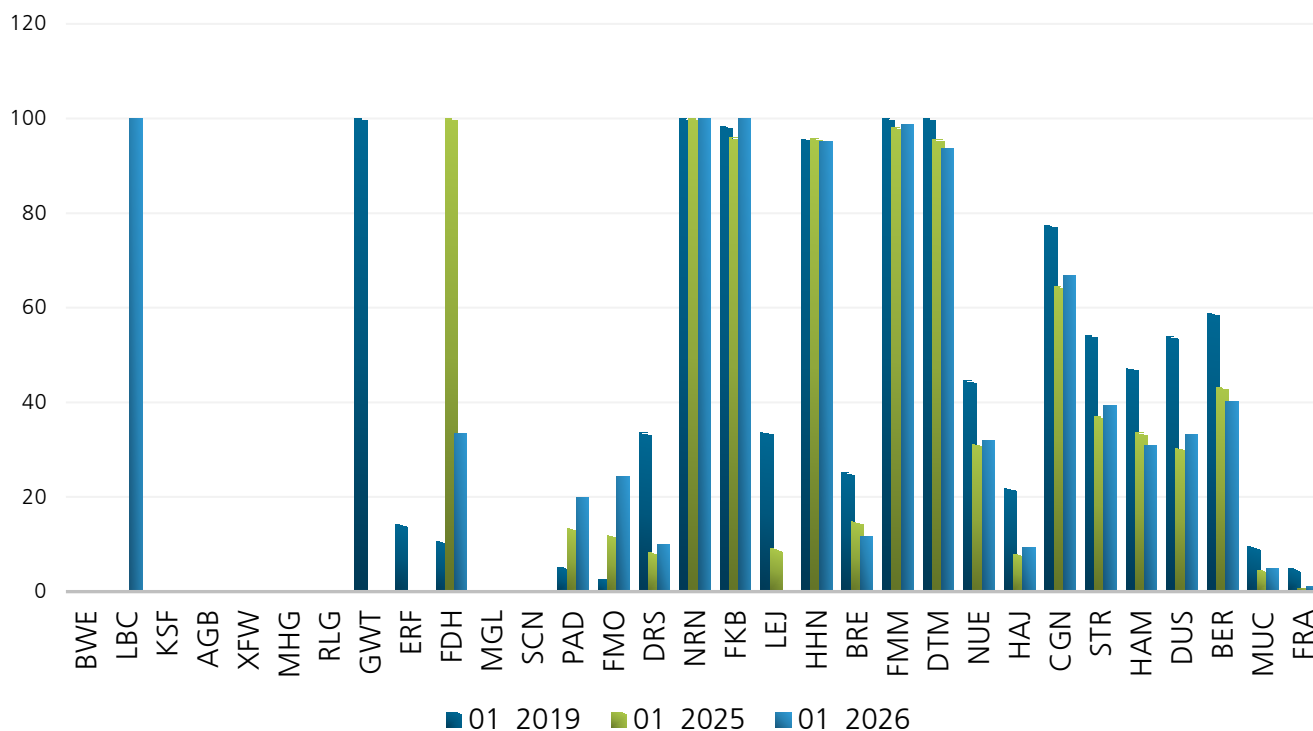


Abbildung 23: Anteile der Low-Cost-Verkehre an deutschen Flughäfen in Prozent – von 2019-2026 in einer Woche im Januar
(Quelle: OAG, DLR)

2.5. Flugpreise ab Deutschland

➔ Eine ausführliche Analyse der Flugpreise im deutschen Low-Cost-Verkehr ist im Sonderbeitrag zum DLR MONITOR Luftverkehr und Low-Cost 1/2026 (Winter/Frühjahr) 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 Frühjahr 2026 befliegen wurden. Dies kann die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten einschränken. Als einheitlicher Buchungstag wurde der 14. April 2026 gewählt.

Die dabei ermittelten durchschnittlichen Bruttopreise für einen Low-Cost-Flug lagen im Frühjahr 2026 je nach Fluggesellschaft zwischen 81 € und 141 € – über alle betrachteten Strecken und Buchungszeitpunkte hinweg.

Wizz Air bietet dabei im deutschen Markt insgesamt die günstigsten Preise an, gefolgt von Ryanair und easyJet. Alle Angaben verstehen sich inklusive Steuern und Gebühren im deutschen Markt im Frühjahr 2026.

2.5.2. Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum

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

Im Frühjahr 2026 lagen die durchschnittlichen Bruttopreise der führenden Low-Cost-Anbieter in Deutschland bei kurzfristiger Buchung (ein Tag vor Abflug) zwischen rund 118 € und 201 € pro Flug. Bei einer Buchung mit drei Monaten Vorlaufzeit reduzierten sich die Preise auf etwa 71 € bis 97 €.

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 DLR MONITOR Luftverkehr und Low-Cost Nr. 1/2026 (Winter/Frühjahr) 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 verringert. Im Untersuchungszeitraum einer Woche im Januar 2026 wurden weniger als 300 innerdeutsche Flüge pro Woche angeboten – ein deutlicher Rückgang im Vergleich zu 2008, als noch über 2.000 Starts pro Woche im Vergleichszeitraum registriert wurden und zum Vorkrisenjahr 2019, als das innerdeutsche Low-Cost-Flugaufkommen noch einen ähnlich hohen Wert aufwies (siehe **Abbildung 24**).

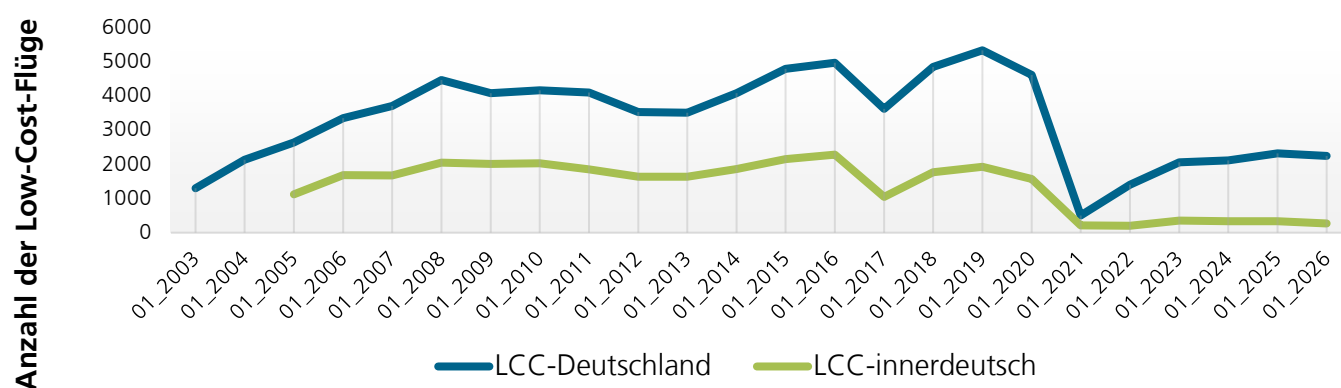


Abbildung 24: Entwicklung der Low-Cost-Flüge in Deutschland in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

In den Anfangsjahren des Low-Cost-Verkehrs in Deutschland entfiel fast 50 % des gesamten Angebots auf innerdeutsche Verbindungen. Mit dem Marktaustritt von Air Berlin sank dieser Anteil im Jahr 2017 auf rund 29 %. Die kurzzeitige Übernahme einiger Strecken durch easyJet führte zwar zunächst zu einem Anstieg, doch infolge der pandemiebedingten Einstellung zahlreicher Verbindungen verringerte sich der Anteil erneut. Aktuell liegt er bei nur noch etwa 12 % (siehe **Abbildung 25**).

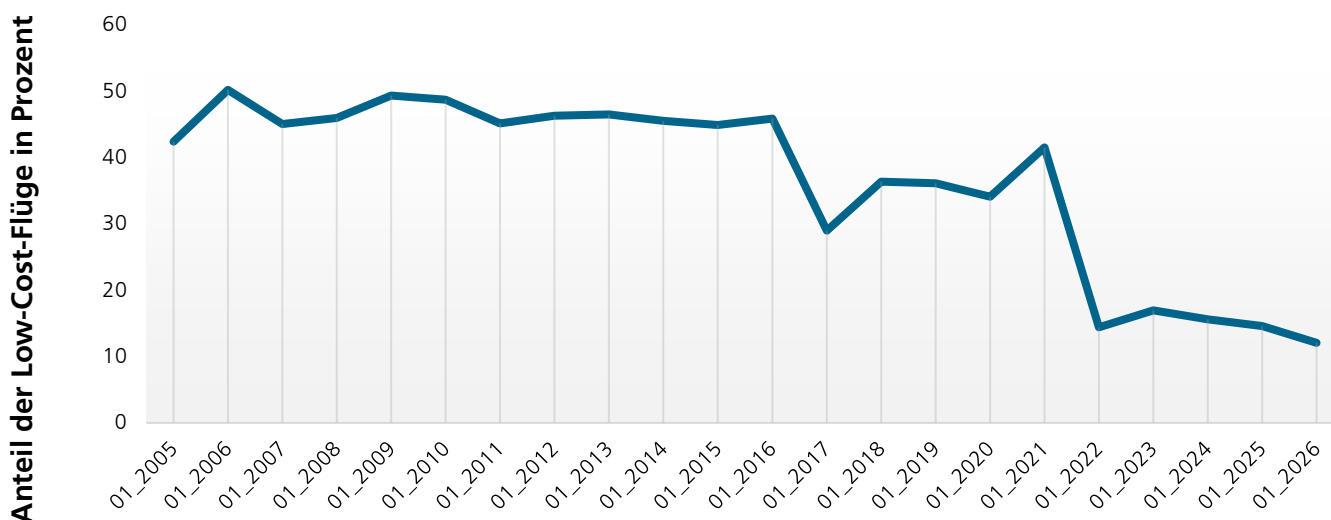


Abbildung 25: Entwicklung der Anteile der innerdeutschen Low-Cost-Flüge am Gesamtverkehr in einer Januarwoche der genannten Jahre, LCC = Low-Cost-Carrier (Quelle: OAG, DLR)

2.7. Passagiernachfrage in Deutschland

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

➔ Siehe **Tabelle 4**: Im Jahr 2025 wurden an den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen in Deutschland insgesamt rund 219,1 Millionen Passagiere (Ein- und Aussteiger) gezählt. Davon entfallen nach der im DLR MONITOR Luftverkehr und Low-Cost angewandten Abgrenzung etwa **58,9 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 Jahr 2025 noch rund 12 % unter dem Niveau von 2019. Besonders deutlich zeigt sich die Lücke im Low-Cost-Segment: Die Zahl der Low-Cost-Passagiere liegt hier sogar 27 % unter dem Wert von 2019.

Low-Cost-Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2025 (in Tsd.)		Anteil Low-Cost in % an Gesamt
	Gesamt	Low-Cost	
BER	26.039	13.402	51,5
DUS	21.005	8.120	38,7
CGN	10.044	6.457	64,3
HAM	14.758	5.825	39,5
STR	9.555	4.756	49,8
FMM	3.692	3.663	99,2
DTM	3.225	2.860	88,7
NRN	2.231	2.218	99,4
FKB	2.253	2.181	96,8
HHN	2.158	2.098	97,2
NUE	4.473	2.066	46,2
MUC	43.358	2.038	4,7
HAJ	5.331	734	13,8
FRA	63.109	571	0,9
BRE	1.989	520	26,1
FMO	1.229	454	36,9
PAD	709	291	41,0
LEJ	2.111	198	9,4
LBC	113	106	94,0
DRS	881	95	10,7
FDH	205	91	44,5
SCN	306	87	28,3
ERF	313	86	27,5
RLG	35	0	0,0
Summe	219.124	58.917	26,9

AGB - Augsburg
AOC - Altenburg/Nobitz
BER - Berlin
BMK - Borkum
BRE - Bremen
BRV - Bremerhaven
BWE - Braunschweig
CGN - Köln/Bonn
CSO - Cochstedt
DRS - Dresden
DTM - Dortmund
DUS - Düsseldorf
EME - Emden
ERF - Erfurt
FCN - Cuxhaven
FDH - Friedrichshafen
FKB - Karlsruhe/Baden-Baden
FMM - Memmingen
FMO - Münster/Osnabrück
FRA - Frankfurt/Main
GWT - Sylt
HAJ - Hannover
HAM - Hamburg
HDF - Heringsdorf
HEI - Heide
HGL - Helgoland
HHN - Hahn
HOQ - Hof
IGS - Ingolstadt
JUL - 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 Jahr 2025
(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 Winterflugplan 2026 zählen insbesondere Luxemburg, Basel und Zürich zu den größeren Standorten. An jedem dieser Flughäfen werden aktuell mehr als 350 Flüge pro Woche durchgeführt (siehe **Abbildung 27**).

Low-Cost-Flüge sind vor allem an den grenznahen Flughäfen Eindhoven (NL) und Basel (CH) stark vertreten – beide verzeichnen über 200 Low-Cost-Flüge pro Woche. Auch an den Flughäfen Salzburg (AT), Zürich (CH), und Innsbruck (AT) ist das Low-Cost-Angebot mit jeweils mehr als 80 wöchentlichen Flügen nennenswert (siehe **Abbildung 28**).



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

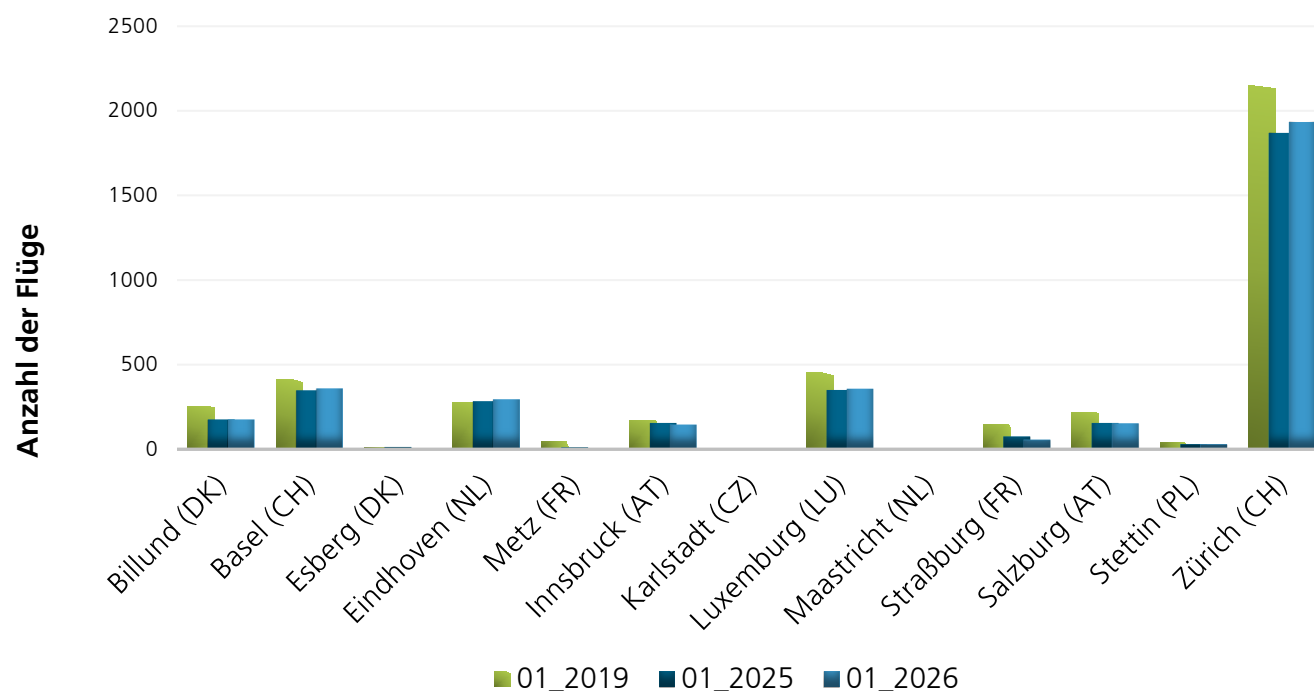


Abbildung 27: Luftverkehrsentwicklung (Flüge pro Woche) an grenznahen Flughäfen im benachbarten Ausland in einer Januarwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

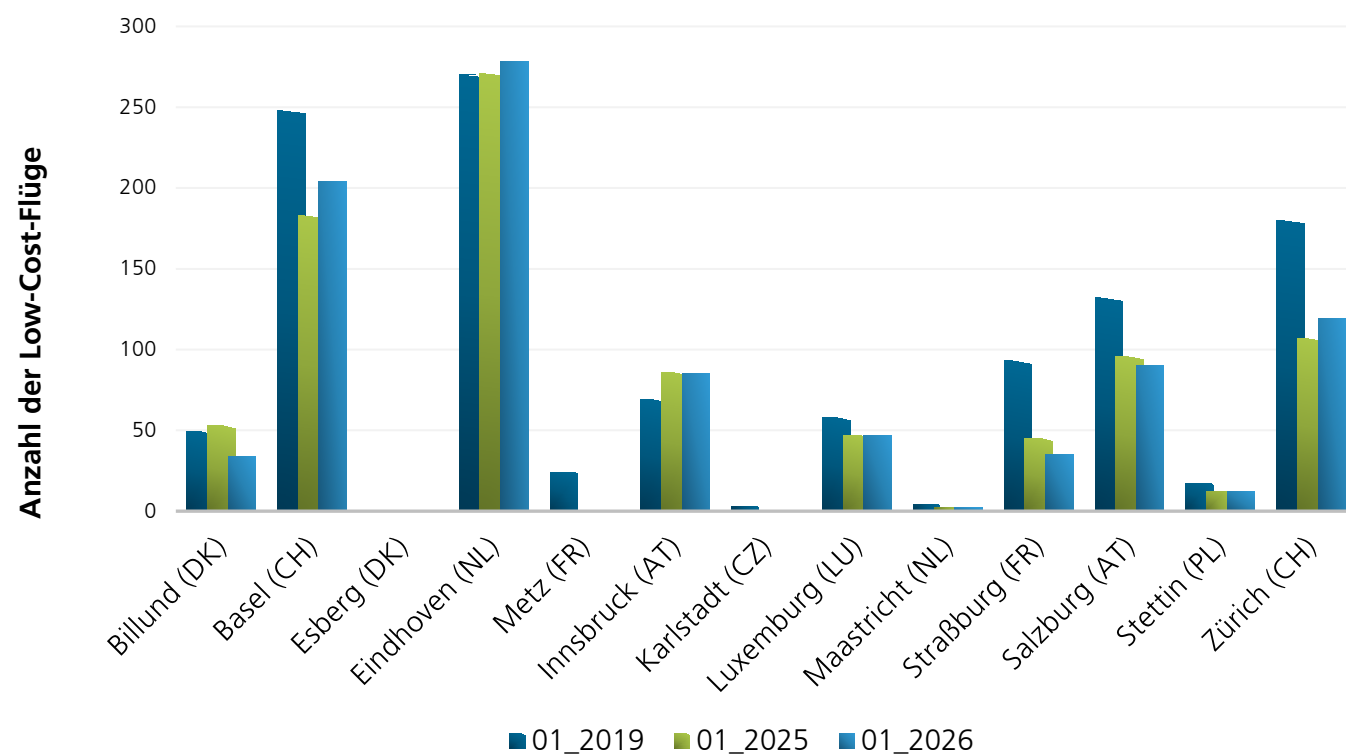


Abbildung 28: Entwicklung der Low-Cost-Verkehre (Flüge pro Woche) an grenznahen Flughäfen im benachbarten Ausland in einer Januarwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

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

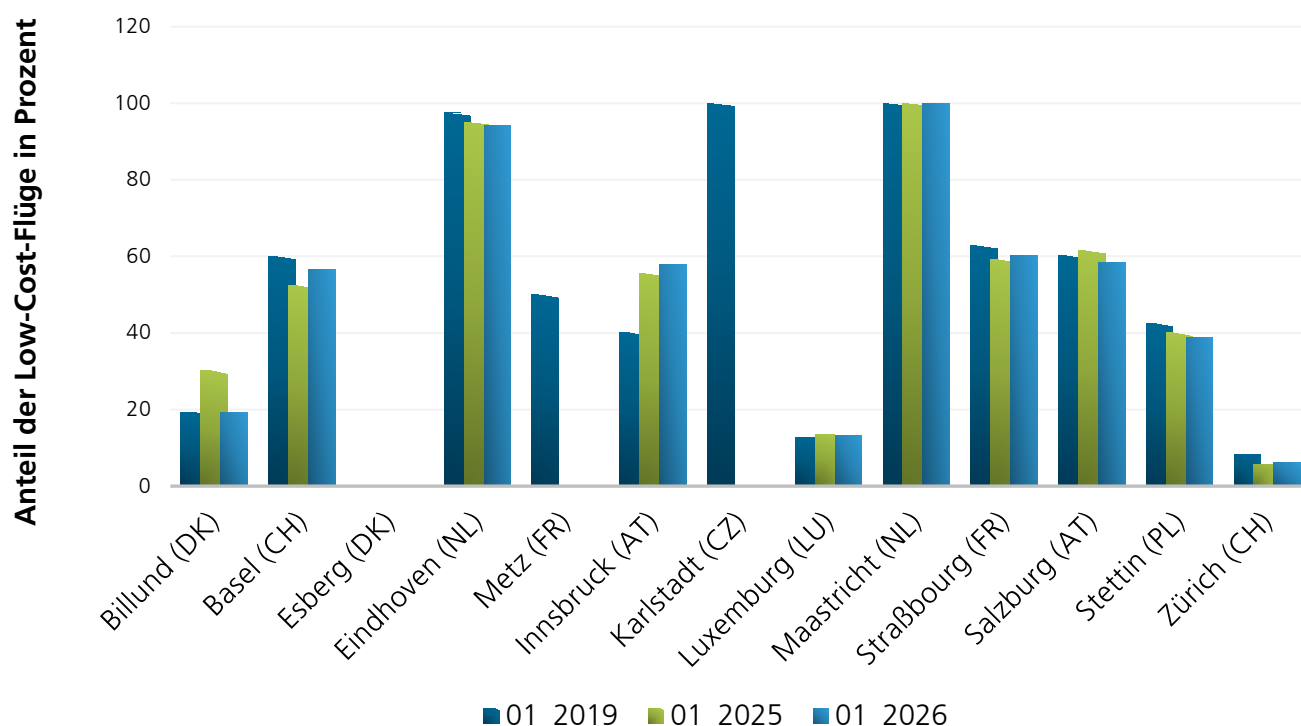


Abbildung 29: Entwicklung der Anteile der Low-Cost-Verkehre am Gesamtverkehr im benachbarten Ausland in einer Januarwoche der genannten Jahre (Quelle: OAG, DLR)

Die Entwicklung an den grenznahen Flughäfen verläuft uneinheitlich: Lediglich Eindhoven hat das Niveau von 2019 bereits wieder erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr ist hingegen an mehreren Standorten ein Wachstum zu verzeichnen, insbesondere in Basel 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 im Untersuchungszeitraum um rund 2,6 % gestiegen. Damit liegt er jedoch noch fast 13 % unter dem Niveau von 2019.**

Die Zahl der in Europa tätigen Low-Cost-Fluggesellschaften ist im Vergleich zum Jahr 2025 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 Egypt	E5	www.airarabia.com	4	A320: 4
Air Arabia Abu Dhabi	3L	www.airarabia.com	14	A320: 14
Air Asia X	D7	www.airasia.com	18	A330: 18
easyJet Europe	EC	www.easyjet.com	138	A319: 35; A320: 92; A321: 11
easyJet Switzerland	DS	www.easyjet.com	33	A320: 33
Eurowings Europe	E2	www.eurowings.com	28	A319: 6; A320: 22
Flydubai	FZ	www.flydubai.com	95	B737: 95
Flynas	XY	www.flynas.com	68	B737: 3; A320: 65
FlyOne Romania	OE	www.flyone.eu	1	A320: 1
Jet 2	LS	www.jet2.com	129	B737: 100; A321: 28; A330: 1
Lauda Europe	LW	www.ryanair.com	25	A320: 25
Norse	N0	www.flynorse.com	4	B787: 4
Norse UK	Z0	www.flynorse.com	4	B787: 4
Scoot	TR	www.flyscoot.com	57	B787: 24; A320: 13; A321: 11; E190: 9
Transavia	HV	www.transavia.com	49	B737: 34; A321: 15
Volotea	V7	www.volotea.com	40	A319: 16; A329: 24
Wizz UK	W9	www.wizzair.com	20	A321: 20

Tabelle 5: Kenngrößen einzelner Low-Cost-Fluggesellschaften im Frühjahr 2026 auf dem europäischen Markt, A: Airbus, B: Boeing, E: Embrae (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. Im Frühjahr 2026 gibt es jedoch nach langer Zeit wieder Flüge nach Europa und zwar von Kuala Lumpur nach Istanbul. Auch Blue Panorama sowie Tochtergesellschaften von Norwegian haben den Flugbetrieb eingestellt. Norwegian selbst hatte bereits vor der Pandemie mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, unter anderem 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 im Frühjahr 2026 ist eine Strecke von Wien nach Singapur, die es im letzten Jahr um diese Zeit noch nicht gab.

Während sich kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt zurückziehen, expandieren andere Anbieter stark. So vergrößert Wizz Air seine Marktpresenz kontinuierlich durch neue Tochtergesellschaften wie Wizz Air UK und Wizz Air Malta. Wizz Air Abu Dhabi hat jedoch inzwischen alle Flüge eingestellt. Relativ neu auf dem europäischen Markt ist darüber hinaus die saudische Fluggesellschaft Flynas.

➔ Siehe **Tabelle 6: Die größte europäische Low-Cost-Fluggesellschaft im Winter 2026 ist Ryanair mit mehr als 14.500 geplanten Starts in einer Januarwoche**. Damit hat Ryanair ihr Angebot im Vergleich zu 2019 um etwa 12 % gesteigert. Es folgen easyJet mit rund 6.200 Flügen und Wizz Air mit etwa 5.600 Flügen. Während Wizz Air das Angebot gegenüber dem letzten Jahr gesteigert hat und damit auch deutlich über dem Wert von 2019 liegt, befindet sich das Flugaufkommen von easyJet noch unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie.

Die strategischen Ansätze der Fluggesellschaften unterscheiden sich erheblich – beispielsweise hinsichtlich der Bedienfrequenz: Während Ryanair im Durchschnitt rund vier Flüge pro Strecke und Woche anbietet, liegt dieser Wert bei Vueling bei neun Flügen. **Insgesamt beträgt der Marktanteil von Ryanair im europäischen Low-Cost-Markt aktuell über 36 %.**

➔ Siehe **Tabelle 7: Die wichtigsten Quell- und Zielländer für Low-Cost-Verbindungen** sind Spanien und Großbritannien mit jeweils mehr als 6.000 Starts pro Woche. Auf den weiteren Plätzen nach den angebotenen Flügen folgen Italien und Frankreich vor der Türkei. Deutschland liegt mit 2.238 Starts pro Woche an sechster Stelle. Das Streckennetz Spaniens umfasst im Winter 2026 über 1.000 Streckenverbindungen in ganz Europa, einschließlich nationaler Flüge. Großbritannien und Italien bietet mit jeweils mehr als 900 Strecken ebenfalls ein sehr umfangreiches Netz an. Von den insgesamt etwa 7.184 unterschiedlichen **Strecken**, die im Low-Cost-Bereich bedient werden, werden rund 84 % ausschließlich von einem Anbieter geflogen. Etwa 1.000 Strecken weisen zwei konkurrierende Low-Cost-Anbieter auf, während auf rund 150 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 oder von Air Asia X nach Kuala Lumpur.

Low-Cost-Angebote in Europa				
01/2026				
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair_total	14.562	2.795.809	3.346
	Ryanair	14.238	2.734.365	3.230
2	easyJet	6.186	1.111.822	1.327
3	Wizz_total	5.556	1.282.784	1.434
4	Vueling	2.941	547.248	329
	Wizz	2.730	647.800	714
5	Ajet	2.594	502.696	282
	Wizz Malta	2.456	546.554	646
6	Transavia_total	1.817	351.632	366
7	Norwegian_total	1.763	329.637	319
8	Eurowings_total	1.410	227.956	322
	Eurowings	1.371	225.028	318
	Norwegian	1.084	202.116	163
	Transavia.France	1.073	201.255	224
9	Jet 2	902	182.518	318
10	Air Baltic	744	107.942	151
	Transavia	744	150.377	142
	Norwegian Air Sweden	679	127.521	156
11	Volotea	547	94.200	202
	Wizz UK	370	88.430	74
12	flydubai	344	57.512	38
13	Air Arabia_total	343	59.976	72
	Ryanair UK	324	61.444	116
	Air Arabia Maroc	155	26.970	46
	Air Arabia	153	26.952	19
14	Flynas	82	13.940	16
	Eurowings Europe	39	2.928	4
	Air Arabia Abu Dhabi	26	4.524	5
15	Norse_total	25	8.450	9
	Norse UK	15	5.070	5
	Norse	10	3.380	4
16	Fly One Romania	10	1.800	5
	Air Arabia Egypt	9	1.530	2
17	Scoot	5	1.645	2
18	Air Asia X	4	1.508	1
Summe		39.835	7.679.075	8.539
* Durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt.				

Tabelle 6: Ranking der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge in 01/2026. Angaben jeweils für eine Januarwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet. (Quelle: OAG, DLR)

Low-Cost-Angebote in Europa				
01/2026				
Rang	Land	Starts	Sitze	Strecken
1	Spanien	6.468	1.244.345	1.042
2	Großbritannien	6.193	1.178.120	928
3	Italien	5.235	1.017.593	919
4	Frankreich	2.909	540.181	610
5	Türkei	2.396	463.057	264
6	Deutschland	2.238	411.839	532
7	Polen	1.625	339.662	366
8	Irland	1.148	221.561	156
9	Norwegen	1.125	214.306	143
10	Portugal	1.084	208.465	213
11	Niederlande	949	183.597	144
12	Rumänien	851	177.845	211
13	Schweiz	805	149.617	158
14	Belgien	645	123.691	126
15	Ungarn	602	128.756	98
16	Österreich	540	100.609	122
17	Dänemark	478	90.378	79
18	Schweden	421	81.349	100
19	Lettland	353	54.155	62
20	Albanien	335	73.574	55
21	Bulgarien	327	68.989	76
22	Tschechien	319	61.414	70
23	Zypern	312	60.340	71
24	Griechenland	281	54.898	74
25	Malta	265	52.389	65
26	Litauen	258	48.647	62
27	Serbien	202	42.985	54
28	Rußland	195	33.894	21
29	Finnland	180	32.963	55
30	Slovakei	155	33.069	42
31	Georgien	131	27.288	35
32	Mazedonien	123	28.823	41
33	Estland	114	19.052	25
34	Moldavien	113	22.484	32
35	Bosnien	82	16.579	32
36	Kroatien	81	14.495	27
37	Aserbaidshan	72	12.980	14
38	Armenien	69	14.769	18
39	Island	62	12.529	16
40	Luxemburg	47	8.846	10
41	Slovenien	19	3.487	7
42	Montenegro	11	2.529	5
43	Weißrussland	10	1.660	1
44	Gibraltar	7	1.266	3
Summe		39.835	7.679.075	7.184

Tabelle 7: Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Low-Cost-Abflüge in 01/2026. Angaben jeweils für eine Januarwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet. (Quelle: OAG, DLR)

→ Siehe **Abbildung 30**: Barcelona ist mit rund 1.600 Starts im Winter 2026 der **Flughafen** mit den meisten Low-Cost-Angeboten in Europa. Die größte Agglomeration ist London mit rund 2.900 Low-Cost-Angeboten auf drei Flughäfen. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam liegt der Anteil der Low-Cost-Flüge bei rund 16 %. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Angeboten in Europa befindet sich mit Berlin auch ein deutscher Flughafen, der über rund 500 Flugangebote im betrachteten Segment pro Woche verfügt.

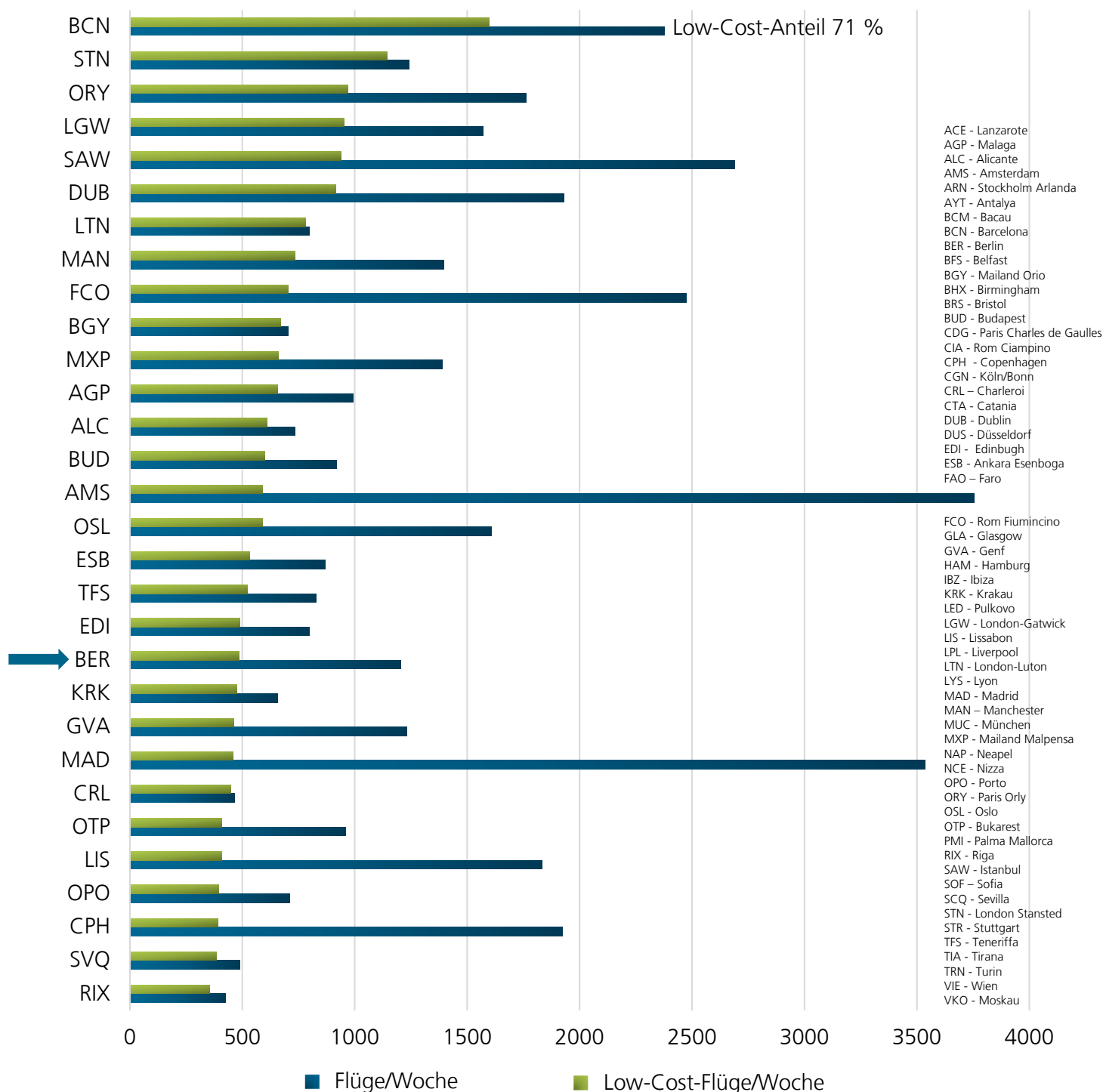


Abbildung 30: Die größten Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen bzw. Starts in der untersuchten Woche im Januar 2026 (Quelle: OAG, DLR)

➔ Siehe **Abbildung 31**: Der Marktanteil der Low-Cost-Carrier im europäischen Luftverkehr liegt bei etwa 31 % der geplanten Flüge in einer typischen Woche des Winter- und Frühjahrflugplans 2026.

Demgegenüber werden rund 69 % der Flüge in Europa überwiegend von klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt.

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

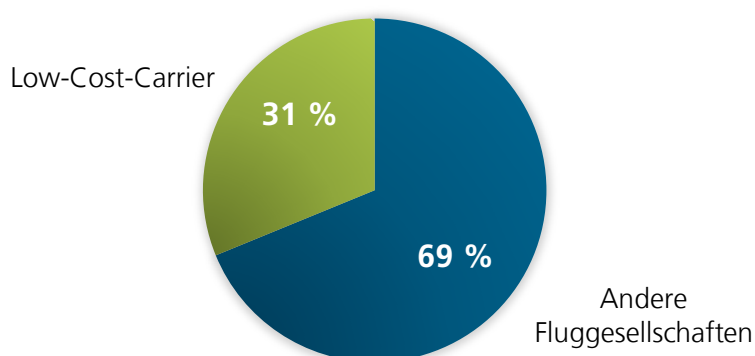


Abbildung 31: Anteile des Low-Cost-Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts in 01/2026. Angaben jeweils für eine Januarwoche. Gesamtverkehr: 127.720 Starts, davon 39.835 Low-Cost-Starts. (Quelle: OAG, DLR)

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 und JetBlue aus Nordamerika gehören zu den 25 größten Fluggesellschaften weltweit (siehe **Tabelle 8**).

Anzahl der monatlichen Abflüge der größten Fluggesellschaften der Welt			
Rang	Fluggesellschaft	06/2026	Wachstumsrate
1	American Airlines	202.446	2,4
2	Delta Air Lines	158.510	0,1
3	United Airlines	156.476	5,1
4	Southwest Airlines	124.501	-1,0
5	Ryanair	112.369	6,1
6	China Eastern Airlines	68.825	-3,6
7	China Southern Airlines	65.508	-3,2
8	IndiGo Air	64.760	-2,2
9	easyJet	55.936	2,8
10	Air China	49.648	-2,3
11	LATAM Airlines	48.592	4,0
12	Alaska Airlines	47.681	17,9
13	Turkish Airlines	35.456	-5,9
14	Air Canada	33.931	1,4
15	Lufthansa German Airlines	31.421	-12,1
16	Aeroflot Russian Airlines	28.758	-0,4
17	JetBlue Airways Corporation	28.059	6,5
18	British Airways	26.374	-1,0
19	Japan Airlines International	25.256	-1,1
20	All Nippon Airways	24.796	-15,8
21	Air France	23.842	-7,3
22	SAS Scandinavian Airlines	23.007	2,7
23	AVIANCA	22.883	4,5
24	Qantas Airways	22.813	-0,6
25	KLM-Royal Dutch Airlines	22.770	3,0

Tabelle 8: Ranking der 25 größten Fluggesellschaften global im Juni 2026 und Veränderungen zum Vorjahresmonat
(Quelle: OAG, DLR)

6. Kurzfassung

6.1. Entwicklung des Luftverkehrs

➔ Das weltweite Passagieraufkommen hat nach 2024 auch im Jahr 2025 das Niveau von 2019 übertroffen und liegt mit rund 4,8 Milliarden Einsteigern etwa 4,3 % über dem Vorkrisenwert. Das globale Flugaufkommen bleibt mit etwa 37,3 Millionen Flügen im Jahr 2025 hingegen noch rund 2,5 % unter dem Wert von 2019. Von diesen Flügen entfallen etwa 11,4 Millionen auf den Low-Cost-Sektor.

Im Jahr 2010 entfielen noch 37 % der weltweiten planmäßigen Passagierflüge auf den nordamerikanischen Markt, gefolgt von Europa mit 25 % und Asien mit 21 %. Im Jahr 2025 hat sich dieses Verhältnis deutlich verschoben: Der asiatische Markt liegt mit einem Anteil von 31 % nun vor Nordamerika mit 28 % und

Europa mit 23 %. Auch im Segment der Low-Cost-Verkehre ist eine dynamische Entwicklung zu beobachten. Im Jahr 2010 lag der Anteil der Low-Cost-Flüge in Asien, Europa und Nordamerika jeweils bei etwa 20 %. Bis zum Jahr 2025 ist dieser Anteil in Asien und Europa jeweils auf rund 35 % gestiegen, in Nordamerika auf etwa 25 %. Besonders ausgeprägt ist das Wachstum im Mittleren Osten: Hier hat sich der Anteil der Low-Cost-Verkehre von rund 10 % im Jahr 2010 auf über 33 % im Jahr 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 Januarwoche im Winterflugplan 2026 werden 11 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 in einer Sommerwoche 2018 und 5.325 Starts in einer Winterwoche 2019 erreicht. Die Corona-Pandemie führte anschließend zu einem starken Einbruch: Im Winter 2021 waren nur noch rund 500 Starts pro Woche im Low-Cost-Segment geplant. In der Folge setzte ein Erholungstrend ein, nach dem das Flugaufkommen auf 2.316 wöchentliche Starts im Winter 2025 anstieg. **Im Winter 2026 beläuft sich die Zahl auf 2.238 Starts, was einem Rückgang von rund 3,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht** – und noch immer 58 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019 liegt.

Gemessen an der Zahl der geplanten Starts war Eurowings mit fast 900 Flügen pro Woche im Januar 2026 der größte Anbieter von Low-Cost-Verkehren in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von 5,6 % und verglichen mit dem Winter 2019 einen Rückgang um 31 %. Insgesamt bedienten die betrachteten Fluggesellschaften im Januar 2026 **532 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 knapp 50 % am Gesamtangebot. Mit dem Marktaustritt von Air Berlin fiel dieser Anteil im Jahr 2017 auf rund 29 %. 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 12 %.

Die **durchschnittlichen Bruttopreise für einen Low-Cost-Flug im Frühjahr 2026** variierten je nach Fluggesellschaft zwischen 81 € und 141 € – 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 118 € und 201 €, während Flüge mit einer Vorausbuchungsfrist von drei Monaten im Schnitt zwischen 71 € und 97 € lagen.

Low-Cost-Verkehre sind an deutschen **Flughäfen** sehr unterschiedlich stark vertreten. Während an den großen Drehkreuzen Frankfurt und München der Anteil unter 5 % liegt, beträgt er an Flughäfen wie Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart und Köln jeweils über 30 %. An kleineren Flughäfen wie Memmingen, Niederrhein (Weeze), Hahn und Karlsruhe liegt der Anteil sogar bei über 90 %. Mit 484 wöchentlichen

Starts insbesondere durch Anbieter wie Eurowings und Ryanair belegt Berlin den Spitzenplatz unter den deutschen Flughäfen mit dem größten Low-Cost-Angebot, gefolgt von Düsseldorf, Hamburg, Köln und Stuttgart. Insgesamt liegt der Anteil der Low-Cost-Flüge am gesamten Flugangebot in Deutschland mit rund 2.238 Starts in der betrachteten Januarwoche 2026 bei 21 %. Dieser Wert liegt deutlich unter dem des Jahres 2019, als vor der Pandemie noch ein Anteil von 32 % erreicht wurde.

6.3. Luftverkehr und Low-Cost im grenznahen Ausland

Für viele Fragestellungen im Zusammenhang mit dem deutschen Luftverkehr sind nicht nur innerdeutsche Flughäfen relevant, sondern auch grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland, über die Passagiere aus Deutschland abfliegen können. Insgesamt befinden sich rund 14 dieser Flughäfen in unmittelbarer Nähe zur deutschen Grenze, an denen zumindest teilweise planmäßiger Passagierluftverkehr angeboten wird. Zu den bedeutenderen grenznahen Flughäfen zählen Luxemburg, Basel und Zürich. An diesen Standorten wurden in der Januarwoche 2026 jeweils mehr als 350 Flüge durchgeführt. Ein besonders hohes Aufkommen an Low-Cost-Verkehren lässt sich in Eindhoven (Niederlande) und Basel (Schweiz) beobachten, mit jeweils über 200 Low-Cost-Flügen pro Woche. Auch Salzburg (Österreich), Zürich (Schweiz), Innsbruck (Österreich) verzeichnen ein nennenswertes Angebot in diesem Segment, mit jeweils mehr als 80 wöchentlichen Flügen.

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

In der Referenzwoche im Januar 2026 boten 18 Fluggesellschaften fast 40.000 Low-Cost-Flüge innerhalb Europas an. Dabei wurden mehr als 7.100 unterschiedliche Strecken in insgesamt 44 Ländern bedient. Mit mehr als 14.500 Starts stellte Ryanair das größte Angebot unter den Low-Cost-Carriern in Europa. Auf Länderebene führte Spanien mit mehr als 6.400 Starts das Ranking an, während Deutschland mit 2.238 Flügen den sechsten Platz belegte. Der Anteil der Low-Cost-Verkehre am gesamten europäischen Flugangebot lag bei rund 31 %. Der Flughafen mit dem größten Low-Cost-Angebot war Barcelona mit etwa 1.600 wöchentlichen Starts.

Zu den 25 weltweit größten Fluggesellschaften im Juni 2026 zählten auch fünf Airlines, die dem Low-Cost-Markt zugeordnet werden können: Southwest Airlines in den USA belegte Rang 4, Ryanair in Europa Rang 5, Indigo aus Asien lag an achter Stelle, easyJet auf Rang 9, während JetBlue aus den USA auf Platz 17 lag.

7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1 - Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens (Einsteiger)	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	8
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	10
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 Januar 2026	16
Abbildung 14 - Marktanteile der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland.....	21
Abbildung 15 - Low-Cost-Verkehrsangebote in Deutschland von deutschen Flughäfen im Januar 2026	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 Jahr 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 Juni 2026	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-Projekträger verwalten Förderprogramme und unterstützen den Wissenstransfer.

Klima, Mobilität und Technologie verändern sich weltweit. Das DLR nutzt die Kompetenzen seiner 58 Institute und Einrichtungen, um Lösungen für diese Herausforderungen zu entwickeln. Unsere mehr als 11.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben eine gemeinsame Mission: Wir erforschen Erde und Weltraum und entwickeln Technologien für eine nachhaltige Zukunft. Damit tragen wir zur Stärkung des Wissens- und Wirtschaftsstandortes Deutschland bei.

DLR-Institut für Luftverkehr

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

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

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

Adresse:

Linder Höhe, 51147 Köln

Telefon: +49 2203 601-4554

E-Mail: luftverkehrsprognose@dlr.de

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

Datum: 29.06.2026

DLR.de/lv

Abbildungen DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

Freepik.com: Titelbild (Symbolbild) – HelloDavidPradoPerucha, Seite 4 (Symbolbild) – peshkovagalina