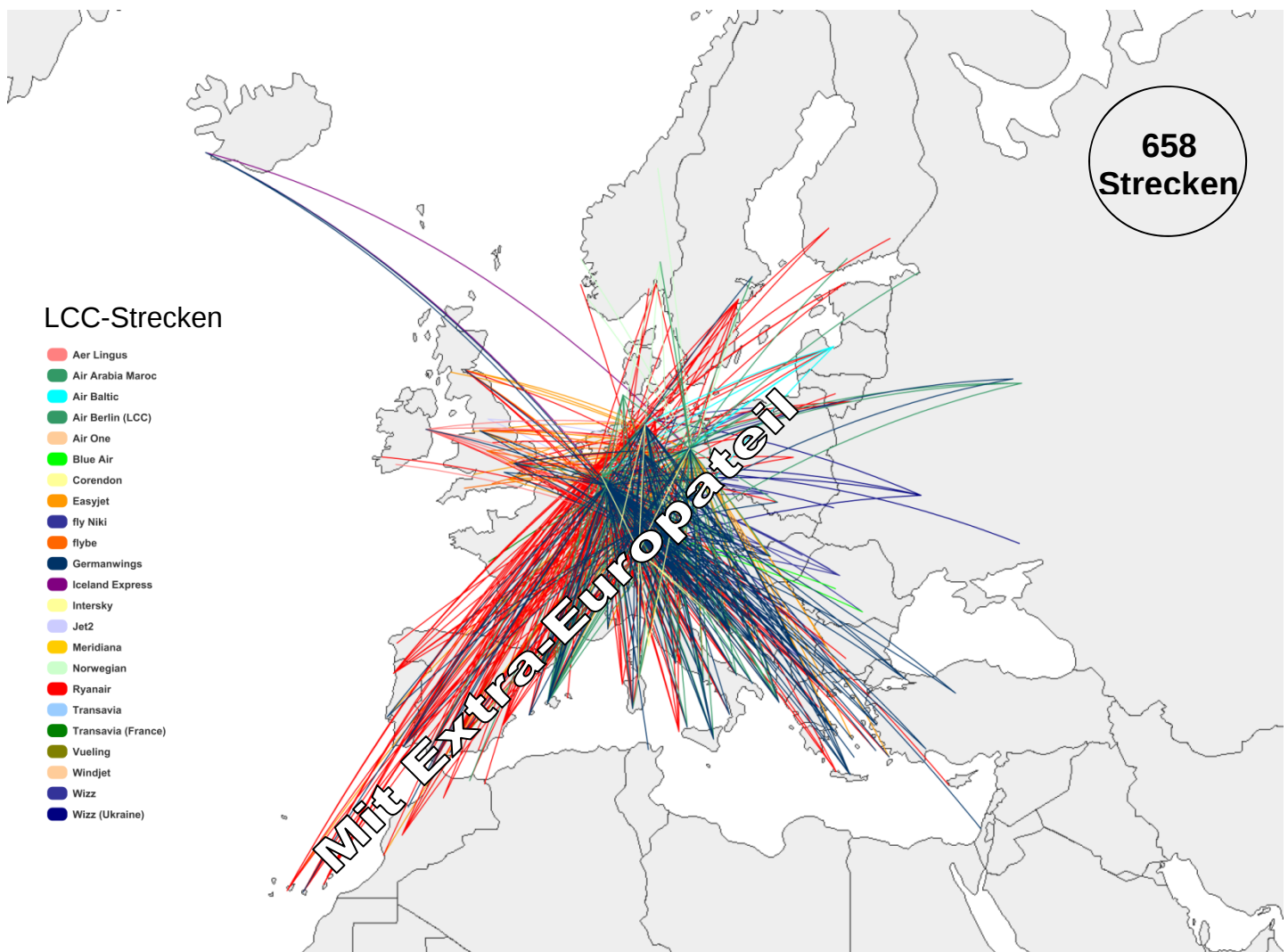


Low Cost Monitor 2/2013

- Eine Untersuchung des DLR -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Herbst 2013

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland im Jahr 2013

Der Low Cost Carrier (LCC) Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale des Low Cost Carrier Verkehrs und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung der Low Cost Carrier, ihre Angebote einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Sommerflugplan 2013. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2013.

Fluggesellschaften

- Die im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedrige Preise und ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LCC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 21 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 36 Flugzeuge (A320: 29, A321: 3, A319: 4)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 25 Flugzeuge (B737: 13, D8: 12)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 87 Flugzeuge (A319/20/21: 38, B737: 48, ATR: 1)
Blue Air (JOR) (www.blueair-web.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 6, MD8: 1)
Corendon (7H) (www.corendon.com), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9, A320: 1)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 195 Flugzeuge (A319: 138, A320: 57)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 63 Flugzeuge (D8: 40, E: 23)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 46 Flugzeuge (A319: 39, C: 7)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 6 Flugzeuge (D8: 3; ATR: 2, E: 1)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 60 Flugzeuge (B737-300: 39, B757-200: 11)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 24 Flugzeuge (A320: 7, MD82/83: 17)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A320/A321: 16, E: 6)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 78 Flugzeuge (B737: 78)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 301 Flugzeuge (B737: 301)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 31 Flugzeuge (B737: 31)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 10)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 69 Flugzeuge (A320: 69)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 41 Flugzeuge (A320: 41)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)
WOW (X9) (www.wowair.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)

(A: Airbus, B: Boeing, C: Canadair, D: Dash, E: Embraer, F: Fokker, MD: B/McDonnell, S: Saab)

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Zu einer Grauzone, in der mehrere Geschäftsmodelle Anwendung finden, zählt die Fluggesellschaft Air Berlin. Bei dieser ehemaligen Charterfluggesellschaft, die schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie durch die Kooperation mit der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) und dem Beitritt zur Luftverkehrsgesellschaftsallianz Oneworld die Ermittlung der Low Cost Strecken schwieriger geworden. So werden nur die bisherigen Low Cost Strecken dieser Gesellschaften, sowie Strecken, die diesen entsprechen, berücksichtigt, nicht jedoch solche zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika oder sonstige Interkontinentalverbindungen. Neu hinzu gekommen sind vor einiger Zeit bei Air

Berlin einige Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind, von denen jedoch auch Air Berlin schon wieder verschiedene eingestellt hat.

Insgesamt ist die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Sommer nahezu konstant geblieben. Während Iceland Express den Betrieb eingestellt hat sind deren Strecken von der 2012 neu gegründeten WOW Air übernommen worden. Neu hinzugekommen gegenüber dem letzten Sommer ist Transavia (France). Dafür bedient Air One den deutschen Markt nicht mehr.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit 301 Flugzeuge des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und verfügt so insgesamt mittlerweile über ähnlich viele Flugzeuge wie Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa und Lufthansa Cityline: 337). Air Berlin reduzierte dagegen die Anzahl der in Betrieb befindlichen Flugzeuge von 98 auf 87 Flugzeuge in den Klassen B737 und A319/320/321. Easyjet als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa verfügt seit einiger Zeit relativ konstant über 195 Flugzeuge des Typs A319/A320. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat diese Gesellschaft ihren Bestand im letzten Jahr um 14 Flugzeuge auf 39 Flugzeuge des Typs A319/320 und 7 Canadairjets steigern können.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2013 ist Air Berlin mit seinem Low Cost Segment mit über 2.200 Abflügen mit Abstand der größte Low Cost Anbieter in Deutschland. Das Flugaufkommen liegt damit jedoch 5 % unter dem Wert des Vorjahres. Allerdings hat sich dabei die Anzahl der Strecken mit rund 18 % noch deutlich stärker reduziert. Dies ist u.a. auf ein umfangreiches Programm bei Air Berlin zur Konsolidierung zurückzuführen, zu dem auch der Rückzug von diversen Regionalflughäfen zählte.

Während in den Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Sommer 2009 fortsetzte. Nach einer weiteren Konsolidierungsphase waren seit Anfang des Jahres 2010 bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen, ein Trend, der sich im Sommer 2010 fortsetzte. Seit Anfang 2011 gibt es dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Im Juli 2011 lagen diese Werte rund 11 % unter denen des Jahres 2010, was teilweise auch auf die Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland zum 1.1.2011 zurückzuführen ist. Dieser Trend scheint nach einem weiteren starken Rückgang im Jahr 2012 zunächst gebremst, denn mit rund 5.100 Flüge in einer Juliwoche 2013 wurden rund 5 % mehr Flüge als 2012 und damit ähnlich viele wie 2009, jedoch noch deutlich weniger als im Spitzenjahr 2010 (5.400. Flüge) angeboten.

Im Ranking folgen Germanwings (1.192 Flüge) und Ryanair (723 Flüge). Dabei hat Germanwings durch die Übernahme der dezentralen Lufthansastrecken in Deutschland und ins europäische Ausland, außer von den Flughäfen Frankfurt und München, das Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um rund 23 % gesteigert. Insgesamt hat eine deutliche Reduzierung der Low Cost Flüge ab München und eine Verlagerung der Flüge in Berlin von Schönefeld nach Tegel stattgefunden. Das Angebot in Hamburg und Stuttgart wurde von 306 auf 422 bzw. von 456 auf 509 Flüge pro Woche stark erhöht. Bei Ryanair setzt sich nach einem kurzen, starken Rückgang in 2011 der schon 2012 wieder zu beobachtende Anstieg weiter fort. Nachdem die Gesellschaft die Anzahl der Flüge auf hohem Niveau durch die ganze Wirtschaftskrise 2008/2009 hindurch steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben, wurden alle innerdeutschen Flugverbindungen von Ryanair im März 2011 eingestellt. Auch auf den anderen Strecken reduzierte Ryanair das Angebot in Deutschland 2011 um rund 28 %. Eine wesentliche Ursache hierfür ist nach Angabe von Ryanair die Einführung der deutschen Luftverkehrssteuer. Im Jahr 2012 gab es jedoch schon wieder einen Anstieg um 12 % auf 672 Flüge/Woche und in diesem Jahr um weitere 8 %, so dass mittlerweile wieder 723 Flüge angeboten werden.

Bei Easyjet ist dagegen im Sommer 2013 das Angebot zum Vorjahr relativ konstant geblieben. Auf den Plätzen 5 und 6 folgen die österreichische Gesellschaft Intersky und die spanische Gesellschaft Vueling, die das Angebot durch die Fusion mit Clickair und in Folge des Konkurses von Spanair erheblich gesteigert hat. Auf Rang 7 liegt die ungarische Airline Wizz, Aer Lingus auf Platz 8, während Flybe auf den 9. Platz zurückgefallen ist, da das Flugangebot um rund 2 % reduziert

wurde. Auf Platz 10 ist Air Baltic zu finden. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 50 Flügen pro Woche.

- ➔ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben größten der 21 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 94 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 47 % (- 4 %) aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 23 % (+ 3 %) sowie Ryanair mit 14 % und Easyjet mit 8 %.

Verkehrsangebote

- ➔ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 658 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2013 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 10 Strecken mehr als im Sommer 2012, gleichbedeutend einem Anstieg von 1,5 %. Nach zahlreichen Streckeneinstellungen im Jahr 2011 ist seit 2012 und auch in diesem Jahr wieder ein Streckenausbau in der Sommerperiode zu beobachten. Auch die Zahl der Flüge ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 4,8 % gestiegen. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor mehr als 10 Jahren in den ersten 6 Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an, als lediglich rund 50 Strecken vom LCC Verkehr neu erschlossen worden sind. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum. Im Sommer 2010 gab es mit 675 unterschiedlichen Strecken den bisherigen Rekord. Zwar ist wohl die Finanz- und Wirtschaftskrise in Deutschland beendet, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben, mit der Einführung der Luftverkehrssteuer kommt es jedoch zu einer neuen bremsenden Wirkung. Nachdem einige kleinere Gesellschaften in der Krisenzeit aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser Zeit zwischen Sommer 2008 (112 Strecken) und Sommer 2010 (174 Strecken) mit insgesamt zusätzlich 62 Strecken das Netz ausbauen können. Nach Reduzierung der Streckenanzahl 2011 auf 161, gab es 2012 einen Anstieg um 16 % auf 187 Strecken und 2013 einen weiteren Anstieg um 12 % auf den neuen Höchstwert von nun 210 Strecken ab Deutschland. Dabei sind die Flughäfen Dortmund, Nürnberg und Münster/Osnabrück neu in das Streckennetz von Ryanair aufgenommen worden.

Das Netz von Easyjet stagniert dagegen seit langem auf einem Niveau mit rund 40 bis 56 Strecken. Dabei kam gegenüber dem letzten Jahr lediglich eine Strecke neu hinzu. Durch die neue Strategie der Germanwings erhöhte sich das Streckennetz deutlich um fast 13 %, besonders in Hamburg, Stuttgart, Berlin und Köln/Bonn. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC).

Air Berlin setze die in 2011 begonnene Reduzierung des Streckennetzes zum Zweck der Konsolidierung fort. So werden auch dieses Jahr rund 18 % weniger Strecken angeboten als im letzten Jahr.

Nachdem in den vergangenen Jahren bis 2010 durch Air Berlin, Germanwings, Ryanair und Intersky immer mehr innerdeutsche Strecken eingeführt worden sind, hat sich die 2011 begonnene Reduzierung der innerdeutschen Strecken auch 2013 mit 22 % gegenüber dem Vorjahr weiter fortgesetzt. Neue Angebote insgesamt gab es im letzten Jahr in einige osteuropäische Länder, z.B. Mazedonien. So erhöhten sich daneben z.B. auch die Verkehre in die Ukraine. Den stärksten Zuwachs gab es in die Warmwassergebiete Marokko, Portugal und Spanien.

- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin sehr gering, nur auf 40 (6,0 %) der insgesamt 658 Strecken konkurrieren mehrere Low Cost Anbieter. 618 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (94 %) werden nur von einer Low Cost Gesellschaft befliegen.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden rund 5.100 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Juli 2013 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es noch über 200 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 4,8 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der Sitze um 5,7 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken nur um 1,5 % gestiegen. Dies bedeutet, dass sich das Netz nur gering vergrößert hat bei einer stärkeren Erhöhung der angebotenen Sitze und Frequenzen.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 5.119 Flügen wurden im Mittel 155 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität hat sich damit gegenüber dem Vorjahr (153 Sitzplätze) etwas erhöht. Es zeigt

sich, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 150 - 160 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Intersky oder flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.

- ➔ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich immer noch ein hoher Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: 35 % aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit rund 80 Strecken (entspricht 40 Flughafenpaaren) nur ca. 12 % aller Strecken ausmacht. Im Mittel werden im innerdeutschen Verkehr 22 Low Cost Flüge pro Woche auf einer Strecke angeboten, ein wesentlich höherer Wert als im letzten Sommer, als nur 16 Flüge pro Woche auf einer Strecke angeboten wurden.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Italien mit rund 900 bzw. 500 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Großbritannien liegt an vierter Stelle vor Österreich und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Griechenland, Irland und Schweden vor Polen, Portugal und Frankreich. Dabei ist besonders innerhalb Deutschlands und nach Großbritannien und Österreich ein Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Der Rückgang hat aber u.a. auch administrative Gründe, z.B. eine strengere Gebührenpolitik, denn sowohl Deutschland, Großbritannien als auch Österreich erheben eine Luftverkehrssteuer, woraufhin verschiedene Gesellschaften ihr Angebot in diesen Märkten reduziert haben. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 37 Ländern. Ein Ausbau ist in einige Mittelmeerländer und nach Osteuropa erkennbar. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr ist Mazedonien.

- ➔ **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten im Low Cost Verkehr auch im Sommer 2013 nur eine untergeordnete Rolle. So wurden nur 102 Flüge (rund 2 %), besonders von Air Berlin oder Niki im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit 607 Starts (entspr. 71 % des dortigen Flugaufkommens) einen um rund 9 % höheren Wert auf als im Vorjahr; er liegt damit wieder auf Platz 2 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Die meisten Low Cost Flüge werden mit 758 in Berlin-Tegel angeboten, die um 17% zugenommen haben und besonders aus der Verlagerung der Flüge von Germanwings von Schönefeld nach Tegel resultieren. Während der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 75 % liegt, beträgt er in Tegel 46 %. Obwohl der Low Cost Verkehr auf einigen deutschen Flughäfen, wie z.B. Berlin-Schönefeld (u.a. Verlagerung Germanwings nach Tegel), München (u.a. Reduzierung Germanwings) abgenommen hat, konnte er sein Angebot in Berlin-Tegel um über 100 Flüge (Verlagerung Germanwings) pro Woche steigern. Auch Flughäfen, die im letzten Jahr Rückgänge hinnehmen mussten, wie z.B. Hamburg weisen in diesem Jahr wieder ein Wachstum auf. Bei den kleineren Flughäfen ist besonders bei Bremen (Germanwings und Ryanair) und Niederrhein (Ryanair) ein Wachstum festzustellen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Dortmund, Lübeck, Hahn, Memmingen und Karlsruhe/Baden-Baden fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

Flugpreise

- ➔ **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel und dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise sind typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LCC Flüge auf mehr als 60 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entspricht einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LCC Strecken, die im Herbst 2013 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 18. November 2013 gewählt.

- ➔ Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2013 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen ca. 30 € und 80 € bei den Nettopreisen und zwischen 50 € und 130 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei rund 7 € und im höchsten Fall bei 72 €, wobei einige Gesellschaften mittlerweile keine reinen Nettotarife mehr ausweisen. Es ist festzustellen, dass im Herbst dieses Jahres, wie auch in den vergangenen Jahren, die Durchschnittspreise gegenüber dem Frühjahr zum Teil gesunken sind. Aber auch gegenüber dem letzten Herbst ist bei den meisten Gesellschaften ein Rückgang der Flugpreise festzustellen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass teurere Gesellschaften teilweise einen besseren Service (z.B. kostenlose Getränke oder Zeitschrift) aufweisen.
- ➔ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise eines Low Cost Carriers variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der am Folgetag der Buchung stattfindet, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Allerdings scheint diese Spannbreite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren zwischen ca. 60 € und 160 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 20 € und 110 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings sagen diese Werte noch nichts über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen aus, denn es gibt keine gesicherten Informationen darüber, wie viele der Sitze zu den jeweiligen Tarifen auch verkauft worden sind.
- ➔ Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

Im ersten Halbjahr 2013 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 94,7 Mio. Passagiere gezählt worden. 29,7 Mio. Ein- und Aussteiger können davon dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von 31,4 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der LCC-Anteil mit weniger als drei Prozent am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“ Hahn, Lüneburg, Niederrhein, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden und Dortmund fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld und Köln/Bonn werden überwiegend durch Low Cost Angebote geprägt.

Nach dem Verkehrsrückgang in dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichneten Jahr 2008/09 hat sich der Luftverkehr nach dem Jahr 2010 zunächst wieder erholt. Das positive Wachstum zwischen 2010 und 2012 ist im ersten Halbjahr 2013 wieder zum Stillstand gekommen. Da für die Ermittlung der Nachfrage im Low Cost Verkehr auf MIDT-Daten von Sabre zurückgegriffen worden ist, die nicht unbedingt kompatibel mit den Daten sind, die die Luftverkehrsgesellschaften in früheren Jahren zur Verfügung gestellt haben, ist eine Angabe zum Wachstum der Passagiernachfrage in diesem Segment nur bedingt möglich. Nimmt man die verfügbaren Datenquellen im Angebots- wie im Nachfragebereich zusammen, so lässt sich folgern, dass die Anzahl der im Low Cost Verkehr im ersten Halbjahr 2013 beförderten Passagiere im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 nahezu um 3 % angestiegen ist. Dem steht ein gleichzeitiger Rückgang des gesamten deutschen Luftverkehrs von - 0,4 % gegenüber. Somit ist der Anteil der auf Low Cost Flügen beförderten Personen um 1,1 Prozentpunkte angestiegen.

- ➔ Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Umsteigerverkehre) weisen die LCC Anbieter auf den meisten Flughäfen (ausgenommen Frankfurt) hohe Marktanteile im innerdeutschen Verkehr auf (s. Tab. 4). Insgesamt werden etwa 43 % der Passagiere im innerdeutschen Verkehr auf Flügen von Low Cost Carriern befördert. Dies ist ein um 3,6 Prozentpunkte höherer Wert als im letzten Jahr. Auf dem Flughafen Köln/Bonn wird ein großer Teil der gesamten Nachfrage durch Low Cost Angebote bedient. Dagegen ist das innerdeutsche Low Cost Angebot an kleineren Flughäfen wie Hahn seit 2011 vollständig eingestellt worden. Am Flughafen Berlin-Tegel liegt der LCC Anteil der rund 2,4 Mio. innerdeutschen Passagiere bei rund 65 %.

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Europa

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

Air Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 7, B767: 3)

Air One (AP) (www.flyairone.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 9)

Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)

Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)

Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 3 Flugzeuge (D8: 2, E190: 1)

Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 1 Flugzeug (A320: 1)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 33 Flugzeuge (B737:33)

Insgesamt hat sich die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften gegenüber dem Vorjahr leicht verringert. Die Fluggesellschaft bmybaby hat im September 2012 den Betrieb eingestellt und die isländische Gesellschaft Iceland Express ist von WOW übernommen worden. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke sondern ist von Darwin Airline übernommen worden. Volare ist in Alitalia integriert worden, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten ganz aus Europa zurück gezogen

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit rund 11.800 Starts im Juli 2013 (s. Tab. 5), dies bedeutet einen Anstieg um 1 % gegenüber dem Vorjahr. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit fast 9.000 Starts, die europaweit das Angebot um über 200 Flüge steigern konnte. Während bei Ryanair 260 Strecken neu hinzu gekommen sind, erhöht Easyjet das Netz nur um knapp 50 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaften Air Berlin und flybe, die ihr Angebot um jeweils 4 bis 6 % auf rund 3.600 Flüge reduzierten. Demgegenüber steigerten Vueling und Norwegian das Angebot um jeweils rund 13 % und bieten so mehr als 3.100 Flüge pro Woche an. Dagegen blieb das Angebot von Aer Lingus mit 2.000 Flügen/Woche auf Platz 7 gelegen relativ konstant. Durch eine Zunahme von rund 17 % bei den Germanwingsflügen befindet sich diese Gesellschaft im Sommer 2013 auf Platz 8 vor Wizz, die das Angebot nur um 5 % steigern konnte.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Clickair in größere Low Cost Carrier wie Vueling integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Windjet im August 2012 Konkurs anmelden. Während kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, können mittlerweile auch größere wie z.B. Ryanair ihr Angebot nicht mehr so schnell ausbauen, wie noch vor einigen Jahren, sondern haben teilweise auch Rückgänge zu verzeichnen, wie z.B. Meridiana (-2,5 %). Aufgrund auch des allgemeinen leichten Anstiegs des Low Cost Verkehrs in Europa (+ 1,6%) konnte Ryanair ihre Marktstellung von 24 % auf 25 % in diesem Jahr erhöhen.

Somit ist auf europäischer Ebene weiterhin ein permanenter Anstieg bei der Anzahl der Strecken festzustellen, in diesem Jahr von 5,5 % im Vergleich zu dem Betrachtungszeitraum 2012. Dieser Anstieg liegt über dem Wert von Deutschland, wo das Streckenwachstum nur 1,5 % beträgt. Bei den angebotenen Flügen ist der Anstieg um rund 1,6 % in Europa jedoch niedriger als in Deutschland mit 4,8 %. Ein Grund dafür liegt darin, dass von Deutschland aus Flüge in die Zielgebiete Italien und Spanien angestiegen sind, von Europa insgesamt in diese Zielregionen jedoch rückläufig waren.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6) mit über 10 Tsd. (+ 1 %) Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2013 über 1.200

Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Hier ist die Zahl der Strecken um 3 % gestiegen. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien, Italien und Deutschland mit jeweils etwas mehr als 5.000 Flügen. Auf den Rängen 5 bis 9 liegen Frankreich, Irland, Norwegen, Niederlande und die Schweiz mit mehr als 1.000 Flügen.

Von den insgesamt fast 7.500 unterschiedlichen Strecken werden über 6.700 (91 %) von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 643 Strecken fliegen 2 und auf 53 Strecken mehr als 2 Low Cost Carrier im Wettbewerb. Das bedeutet, dass auch in Europa der Wettbewerb der Low Cost Carrier auf gleichzeitig beflogenen Strecken relativ gering ist.

Durch ein starkes Angebot u.a. von Vueling oder Ryanair ist weiterhin Barcelona (- 1,7 %) mit rund 1.804 LCC Starts pro Woche im Juli 2013 größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen (s. Abb. 4). Dahinter folgen die Flughäfen London-Gatwick (1.601 Starts) und Dublin (1.414 Starts). London-Stansted als zweiter Londoner Flughafen liegt mit 1.139 Starts auf Platz fünf, knapp hinter Palma de Mallorca mit 1.359 Starts. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 647 Starts auf und befindet sich auf Rang 14. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 3.380 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Berlin-Tegel liegt mit 758 Starts auf Platz 7. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Köln/Bonn (Platz 16), Düsseldorf (Platz 19) und Stuttgart (Platz 22) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 500 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Es ist festzustellen, dass bei den deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten Berlin-Tegel von Platz 15 auf Platz 7 aufgestiegen ist u.a. aufgrund der Verlagerung der Flüge von Germanwings von Schönefeld nach Tegel.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil von 29 % (2012) auf 30 % der Flüge im Sommerhalbjahr 2013 steigern können (s. Abb. 5). 70 % der Flüge werden vorwiegend von den klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

Low Cost Carrier Markt in Deutschland

		07 / 2013			07 / 2012			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Air Berlin	2.224	340.495	153	2.317	351.449	187	-4,0	-3,1	-18,2
2	Germanwings	1.192	171.648	177	968	139.392	157	23,1	23,1	12,7
3	Ryanair	723	136.647	210	672	127.008	187	7,6	7,6	12,3
4	Easyjet	391	62.820	56	386	61.272	55	1,3	2,5	1,8
5	Intersky	106	7.218	13	87	4.698	16	21,8	53,6	-18,8
6	Vueling	92	15.912	16	33	5.832	5	178,8	172,8	220,0
7	Wizz	86	15.480	23	81	14.580	21	6,2	6,2	9,5
8	Aer Lingus	65	11.310	7	62	10.788	7	4,8	4,8	0,0
9	flybe	56	4.648	7	91	7.116	10	-38,5	-34,7	-30,0
10	Air Baltic	51	4.615	5	56	5.537	5	-8,9	-16,7	0,0
11	Norwegian	44	8.152	10	47	8.596	11	-6,4	-5,2	-9,1
12	fly Niki	30	3.670	2	34	4.846	2	-11,8	-24,3	0,0
13	Wizz (Ukraine)	20	3.600	6	17	3.060	5	17,6	17,6	20,0
14	Jet2	9	1.308	2	9	1.332	2	0,0	-1,8	0,0
15	WOW	9	1.350	3	6	900	3	50,0	50,0	0,0
16	Blue Air	6	942	2	6	944	2	0,0	-0,2	0,0
17	Transavia	4	555	1	4	616	1	0,0	-9,9	0,0
18	Corendon	4	720	4	0	0	0	-	-	-
19	Air Arabia Maroc	3	486	1	2	324	1	50,0	50,0	0,0
20	Meridiana	2	244	1	2	336	1	0,0	-27,4	0,0
21	Transavia (France)	2	372	1	0	0	0	-	-	-
22	Air One	0	0	0	5	740	1	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		5.119	792.192	700	4.885	749.366	679	4,8	5,7	3,1

Tabelle 1: **Ranking der Low Cost Carrier nach Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

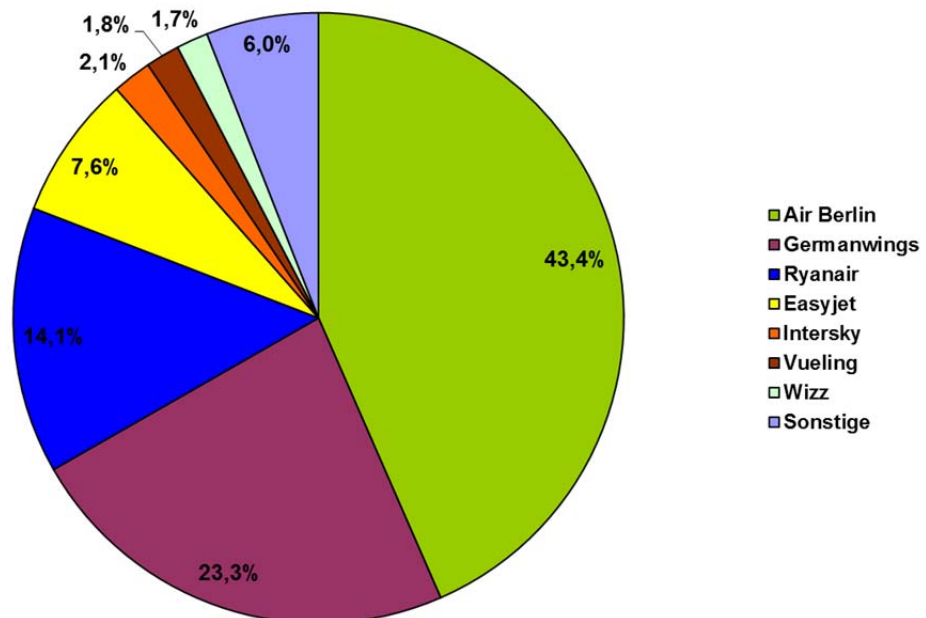


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2013)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		07/2013			07/2012			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.767	240.254	80	1.640	224.870	102	7,7	6,8	-21,6
2	Spanien	914	168.558	108	790	145.737	96	15,7	15,7	12,5
3	Italien	493	80.673	116	485	77.622	115	1,6	3,9	0,9
4	Großbritannien	422	62.535	51	481	68.921	54	-12,3	-9,3	-5,6
5	Österreich	247	35.222	16	259	36.290	18	-4,6	-2,9	-11,1
6	Schweiz	131	20.388	9	134	21.066	9	-2,2	-3,2	0,0
7	Griechenland	101	16.719	47	106	17.226	42	-4,7	-2,9	11,9
8	Irland	87	15.288	11	87	15.333	12	0,0	-0,3	-8,3
9	Schweden	86	14.313	14	77	13.191	14	11,7	8,5	0,0
10	Polen	82	12.270	14	74	10.842	14	10,8	13,2	0,0
11	Portugal	78	13.923	21	60	10.566	15	30,0	31,8	40,0
12	Frankreich	76	12.282	16	68	11.091	12	11,8	10,7	33,3
13	Kroatien	76	11.369	31	72	10.472	26	5,6	8,6	19,2
14	Rußland	64	10.772	7	67	10.980	8	-4,5	-1,9	-12,5
15	Norwegen	62	10.894	13	59	9.594	12	5,1	13,6	8,3
16	Lettland	61	6.505	8	66	7.427	8	-7,6	-12,4	0,0
17	Dänemark	56	8.566	3	42	6.671	4	33,3	28,4	-25,0
18	Ungarn	50	7.702	7	58	8.987	10	-13,8	-14,3	-30,0
19	Marokko	38	6.858	16	22	3.906	10	72,7	75,6	60,0
20	Türkei	32	4.608	10	33	4.752	10	-3,0	-3,0	0,0
21	Rumänien	27	4.722	8	28	4.796	8	-3,6	-1,5	0,0
22	Finnland	26	4.566	4	27	4.560	5	-3,7	0,1	-20,0
23	Serbien	23	3.528	10	26	3.924	11	-11,5	-10,1	-9,1
24	Ukraine	20	3.600	6	17	3.060	5	17,6	17,6	20,0
25	Belgien	19	2.808	2	29	4.563	3	-34,5	-38,5	-33,3
26	Niederlande	19	2.991	6	15	2.284	3	26,7	31,0	100,0
27	Bulgarien	12	2.106	4	9	1.638	3	33,3	28,6	33,3
28	Litauen	11	2.061	4	12	2.250	4,0	-8,3	-8,4	0,0
29	Tschechien	9	1.296	1	10	1.440	1	-10,0	-10,0	0,0
30	Island	9	1332	4	7	1032	3	28,6	29,1	33,3
31	Estland	6	1134	3	9	1701	3	-33,3	-33,3	0,0
32	Bosnien	4	576	2	5	720	2	-20,0	-20,0	0,0
33	Mazedonien	4	720	2	0	0	0	-	-	-
34	Tunesien	3	432	1	2	288	1	50,0	50,0	0,0
35	Israel	2	288	1	2	288	1	0,0	0,0	0,0
36	Albanien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
37	Zypern	1	189	1	6	1134	3	-83,3	-83,3	-66,7
	Summe	5.119	792.192	658	4.885	749.366	648	4,8	5,7	1,5

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

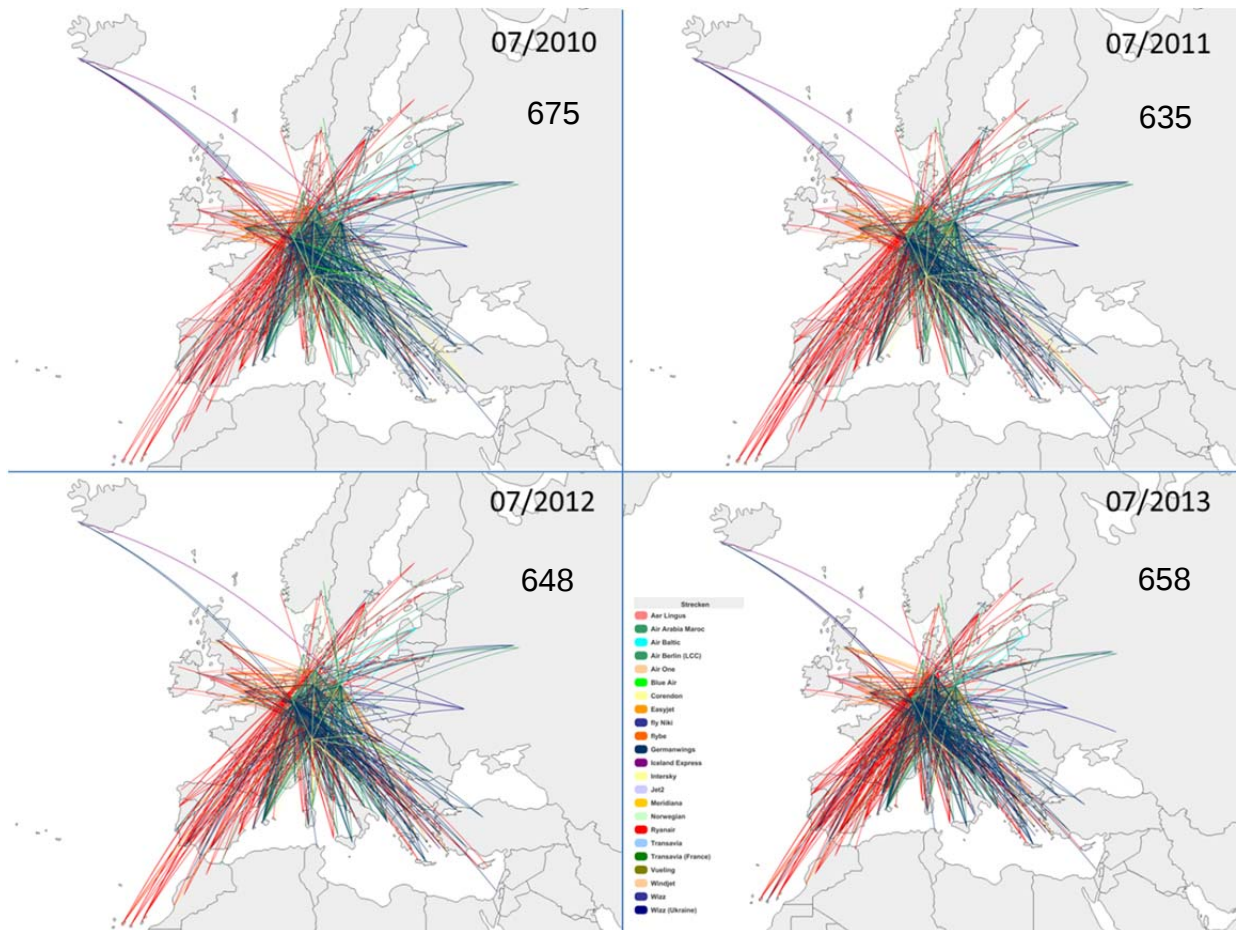


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

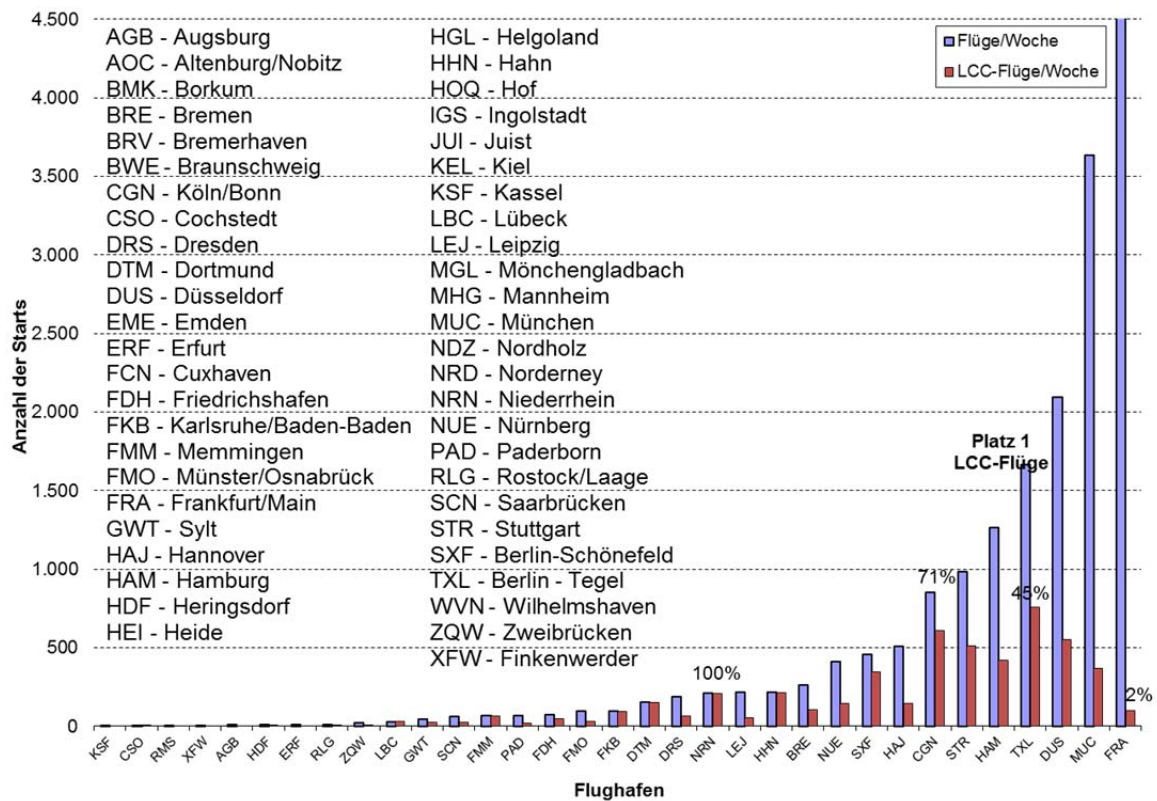


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2013

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2013 (in Tsd.)		Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC	
TXL	9.214	5.102	55,4
DUS	9.673	3.311	34,2
CGN	4.009	2.950	73,6
MUC	18.515	2.711	14,6
SXF	3.173	2.574	81,1
STR	4.406	2.428	55,1
HAM	6.341	2.170	34,2
HHN	1.155	1.155	100,0
NRN	1.102	1.102	100,0
DTM	869	853	98,1
HAI	2.376	794	33,4
NUE	1.613	790	49,0
FRA	27.065	763	2,8
BRE	1.207	643	53,3
FKB	461	458	99,3
DRS	803	358	44,5
LEJ	905	357	39,5
FMM	357	352	98,4
LBC	160	160	100,0
FMO	362	157	43,4
PAD	348	147	42,3
FDH	239	141	59,0
SCN	174	109	62,9
RLG	41	22	54,2
ZQW	55	9	16,2
ERF	73	0	0,0
Gesamt	94.697	29.694	31,4

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2013** (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Carrier Markt in Deutschland		
Flughafen	Passagiere im innerdeutschen Verkehr im 1. Halbjahr 2013 (in Tsd.)	Anteil LCC am innerdeutschen Verkehr
TXL	2.407	64,8
MUC	1.594	34,6
DUS	1.117	52,1
STR	1.086	76,7
CGN	1.033	70,7
HAM	961	38,4
NUE	377	61,0
DRS	218	42,3
FRA	204	6,5
HAJ	142	26,5
LEJ	118	35,2
DTM	86	99,1
FKB	85	98,7
BRE	79	19,1
FDH	75	68,1
SCN	67	59,6
RLG	22	63,3
PAD	7	10,5
FMO	3	1,7
SXF	0	6,8
FMM	0	0,4
ERF	0	0,0
NRN	0	0,0
ZQW	0	0,0
HHN	0	0,0
LBC	0	0,0
Gesamt	9.568	43,4

Tabelle 4: **Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und LCC-Anteil im 1. Halbjahr 2013 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2013		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	11.843	2.238.327	2.736
2	Easyjet	8.993	1.456.188	1.174
3	Air Berlin Euro Shuttle	3.624	580.960	348
4	Flybe	3.553	272.570	352
5	Vueling	3.159	561.708	376
6	Norwegian	3.102	567.644	614
7	Aer Lingus	2.046	297.882	204
8	Germanwings	1.846	265.824	321
9	Wizz	1.790	322.200	494
10	Jet 2	1.160	200.976	337
11	Air Baltic	961	93.110	108
12	Meridiana	872	127.580	136
13	Transavia	823	132.298	218
14	fly Niki	571	91.644	151
15	Air One	560	82.844	90
16	flybaboo	392	22.318	50
17	Transavia.France	293	53.733	94
18	Volareweb	229	30.234	24
19	Blue Air	222	34.260	54
20	Corendon	208	36.208	112
21	Blue Panorama	186	31.277	61
22	Intersky	183	11.448	29
23	Wizz Ukraine	148	26.640	40
24	WOW	105	15.750	27
25	Air Arabia Maroc	77	12.474	24
26	Corendon Dutch	65	12.285	24
27	flydubai	47	8.883	14
28	Air Italy	1	242	1
Summe		47.059	7.587.507	8.213

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2013 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	07/2013		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	10.127	1.423.323	1.221
2	ES	7.594	1.365.040	1.060
3	IT	6.425	1.048.389	1.001
4	DE	5.119	792.192	658
5	FR	2.913	488.567	551
6	IE	1.865	300.425	213
7	NO	1.599	281.616	286
8	NL	1.147	188.917	212
9	CH	1.020	153.047	152
10	PT	951	166.723	142
11	SE	885	159.903	175
12	PL	870	156.299	237
13	GR	795	141.301	312
14	DK	716	122.900	104
15	BE	596	108.006	110
16	AT	591	88.134	105
17	LV	560	61.249	72
18	RO	369	63.493	92
19	FI	367	50.274	61
20	HU	350	60.899	64
21	HR	318	53.374	107
22	TR	310	53.752	116
23	RU	201	31.553	36
24	LT	195	31.355	50
25	CZ	189	29.580	38
26	MT	141	25.909	44
27	UA	128	21.186	33
28	CY	126	23.268	42
29	BG	122	21.767	34
30	RS	100	16.472	33
31	EE	78	9.847	15
32	IS	72	11.100	20
33	SK	63	11.628	20
34	MK	34	6.130	13
35	GE	22	3.819	7
36	BA	16	2.781	8
37	AL	15	2.216	4
38	LU	14	2.280	3
39	MD	12	1.685	4
40	SI	12	1.992	3
41	GI	11	1.764	1
42	AZ	8	1.368	3
43	AM	6	1.134	1
44	BY	5	472	2
45	ME	2	378	1
Summe		47.059	7.587.507	7.466

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2013. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

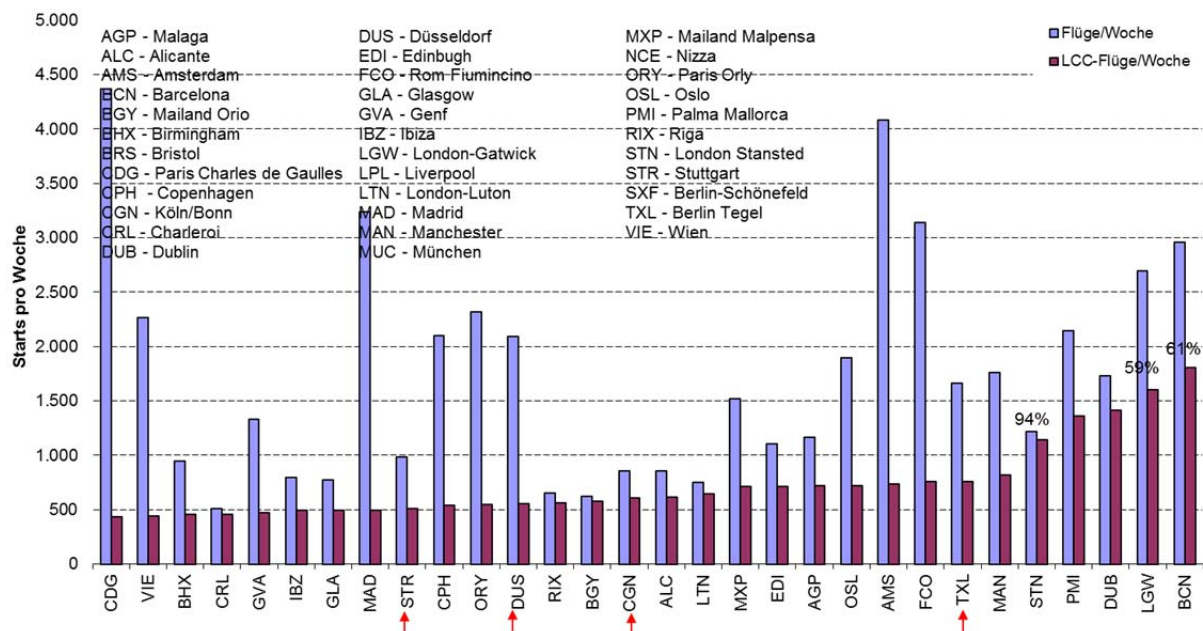


Abbildung 4: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2013

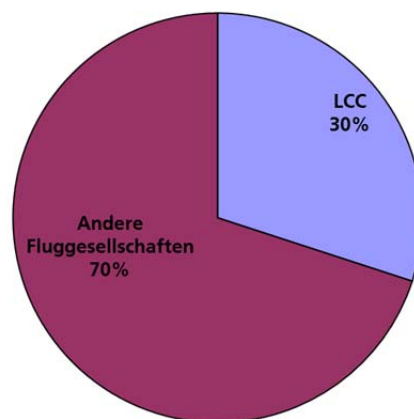


Abbildung 5: Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2013

Ansprechpartner:

Dr. Peter Berster
 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
 Flughafenwesen und Luftverkehr (FW)
 Linder Höhe
 D-51147 Köln
 Tel.: (49) 02203-601-4554
 Fax: (49) 02203-601-14554
 E-Mail: peter.berster@dlr.de