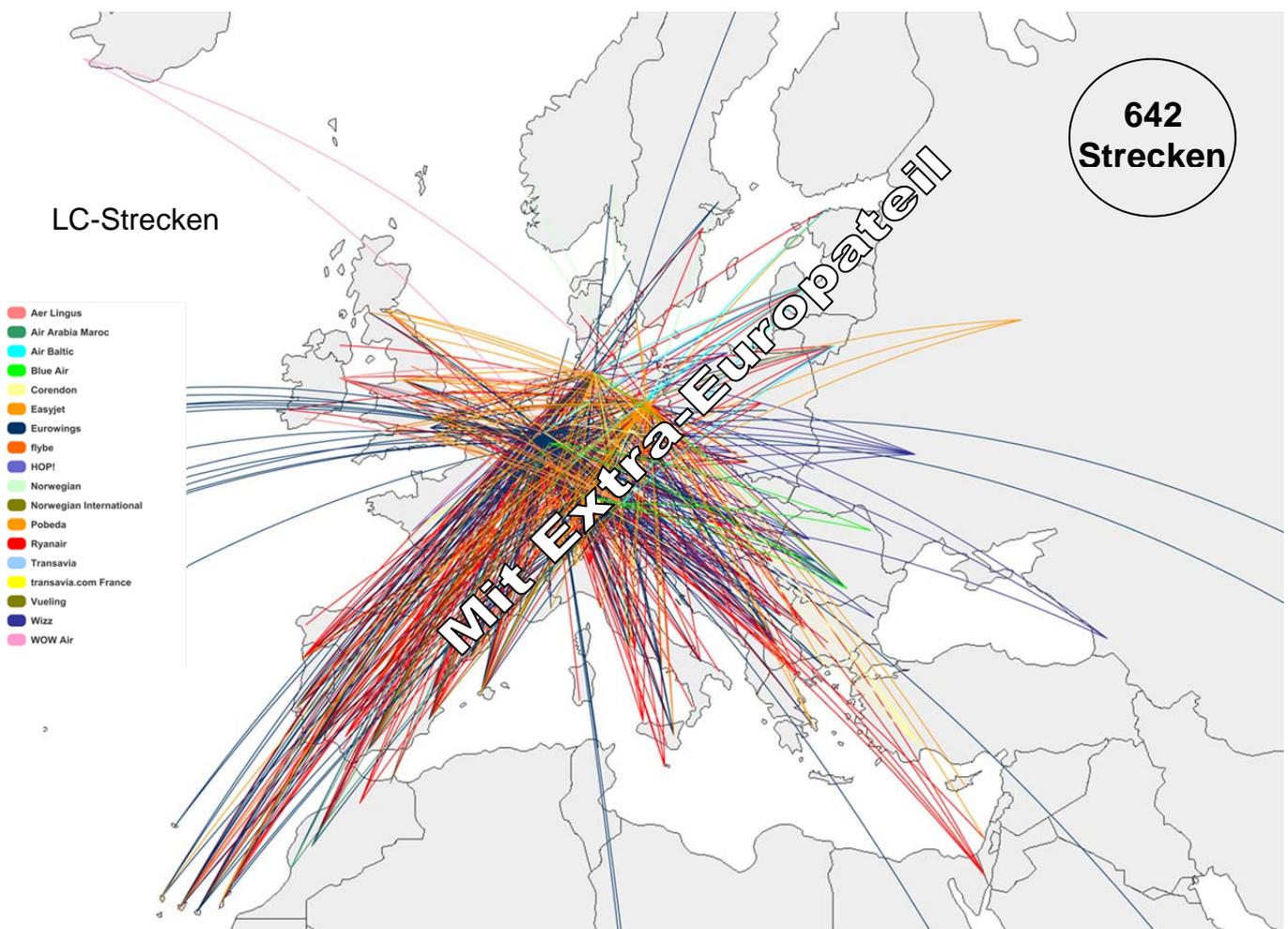


# Low Cost Monitor 1/2018

- Eine Untersuchung des DLR -

## Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr



Frühjahr 2018

# Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im Jahr 2017/2018

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich (Winter/Frühjahr) und (Sommer/Herbst) über wesentliche Merkmale und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Winterflugplan 2018. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2017.

## Fluggesellschaften

→ Die teilweise oder gänzlich 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, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. So hatte z.B. die Fluggesellschaft Air Berlin in einem Brief an die ICAO mitgeteilt, dass sie in den Veröffentlichungen ab 2016 nicht mehr als Low Cost Airline sondern als Full Service Network Carrier (FSNC) geführt werden will, im August 2017 kam es dann zur Insolvenz. Um eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben des Low Cost Monitors zu gewährleisten, soll daher das bisher von Air Berlin betrachtete Segment der preisgünstigen Flugangebote nur noch nachrichtlich erwähnt werden, ansonsten werden auch die Vergangenheitswerte ohne Air Berlin Flüge ausgewiesen. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 16 bzw. 18 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei sind die Flüge von Germanwings seit 2018 in Eurowings integriert. Auch die Flüge von Transavia und Transavia (France) sowie von Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International als auch die von Corendon und Corendon (Dutch) können zusammen betrachtet werden, da sie eigentlich zusammengehören und nur unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, bzw. die Gesellschaften in verschiedenen Staaten ihren Geschäftssitz haben, was u.a. auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) ([www.aerlingus.com](http://www.aerlingus.com)), Flotte: 53 Flugzeuge (A320: 34, A321: 3, A330: 12, B757: 4)  
Air Arabia Maroc (3O) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 8 Flugzeuge (A320: 8)  
Air Baltic (BT) ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com)), Flotte: 31 Flugzeuge (B737: 11, D8: 12, C: 8)  
Blue Air (OB) ([www.blueairweb.com](http://www.blueairweb.com)), Flotte: 27 Flugzeuge (B737: 27)  
Corendon (XC) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 5, B757: 1)  
Easyjet (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 182 Flugzeuge (A319: 83, A320: 99)  
Eurowings (EW) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 107 Flugzeuge (A319: 41, A320: 37, A321: 1, A330: 1, D8: 20, B737: 7 (A330: 6))  
flybe (BE) ([www.flybe.com](http://www.flybe.com)), Flotte: 70 Flugzeuge (D8: 52, E: 18)  
HOP! (A5) ([www.hop.fr](http://www.hop.fr)), Flotte: 82 Flugzeuge (ATR: 16, E: 25, CRJ: 41)  
*Iberia Express (I2) ([www.iberiaexpress.com](http://www.iberiaexpress.com)), Flotte: 22 Flugzeuge (A320: 19, A321: 3)*  
Norwegian Air Shuttle (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 71 Flugzeuge (B737: 50, B787: 20, A330: 1)  
Norwegian Air International (D8) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 68 Flugzeuge (B737: 68)  
Pobeda (DP) ([www.pobeda.com](http://www.pobeda.com)) Flotte: 18 Flugzeuge (B737: 18)  
Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 433 Flugzeuge (B737: 433)  
Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 41)  
Transavia France (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)  
Vueling (VY) ([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 109 Flugzeuge (A320: 89, A319: 5, A321: 15)  
Wizz (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 96 Flugzeuge (A320: 69, A321: 27)  
WOW (WW) ([www.wowair.com](http://www.wowair.com)), Flotte: 19 Flugzeuge (A320: 3, A321: 13, A330: 3)  
(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 oder TUIfly, 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 zählte lange Zeit die Fluggesellschaft Air Berlin. Streng genommen müssten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, z.B. auch von Lufthansa mit in die Betrachtung mit aufgenommen werden, da auch hier teilweise günstige Preise vorzufinden sind. Da diese jedoch immer nur für ein begrenztes Kontingent an Sitzen gelten, sind diese Strecken nicht mit in die Betrachtung aufgenommen worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Idee, ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Low Cost Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt ist die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebot an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Winter recht konstant geblieben. Vor einiger Zeit neu hinzugekommen ist die französische Gesellschaft HOP!. Hierbei handelt es sich um den Zusammenschluss mehrerer ehemaliger Regionalgesellschaften unter dem Dach der Air France, die im nationalen und europäischen Verkehr mit günstigen Preisen im Wettbewerb mit diversen Low Cost Carriern steht. Ebenfalls gibt es seit einiger Zeit Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, welches ebenfalls mit günstigen Preisen Luftverkehr auf europäischen Strecken anbietet. Allerdings sind diese Flüge in den Flugplänen nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend unter der Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. So scheinen, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France), IAG mit Vueling oder Lufthansa mit Eurowings, immer mehr ehemalige große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier zu gründen, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Recht neu im deutschen Markt sind Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle sowie die russische Pobeda.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit über 430 (+ 18 %) Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 276; LH Cargo: 17; LH Cityline 54 – davon 5 Langstreckenflugzeuge A340 -). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren relativ konstant über rund 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte, hat ihre Flotte, wenn man die neu gegründete Easyjet Europe mit einbezieht auf inzwischen auf 271 Flugzeuge erhöht. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat diese Gesellschaft ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert worden, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Angeboten auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika und Asien anbietet. So gibt es im Frühjahr 2018 neben 6 A330 Flugzeugen, die von SunExpress Germany betrieben werden, 79 weitere Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321. Hinzu kommen 15 Flugzeuge derselben Klasse von Eurowings Europe. Zusätzlich gibt es dieses Jahr 7 Flugzeuge des Herstellers Boeing 737 und 20 Propellerflugzeuge der Marke Dash 8 die aus der Übernahme der LGW resultieren. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über 20 Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit ebenfalls Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet. Ganz neu sind derzeit dabei 6 B737 MAX 8 Flugzeuge, die Norwegian ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt.

Unterschiede in der Anzahl der Flugzeuge je Gesellschaft zu vorherigen Ausgaben des Monitors können dadurch entstehen, dass die Gesellschaften u.a. im Vorfeld des Brexits und der damit verbundenen Verkehrsrechtproblematik oder anderer Überlegungen, eigene Neugründungen von Gesellschaften durchführen und so zwischen den Gesellschaften ihre Flugzeuge verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich wird. Ein Beispiel für eine solche Neugründung ist z.B. Easyjet Europe mit derzeit 89 Flugzeugen, die zu den bestehenden 182 von Easyjet selbst hinzu kommen. Auch Eurowings hat mit Eurowings Europe eine neue Gesellschaft gegründet, die über 15 Flugzeuge verfügt, oder Corendon mit Corendon Europe mit derzeit 2 Flugzeugen. Insgesamt kommt damit Eurowings auf 122 Flugzeuge, Corendon auf 12, Easyjet auf 296, da mit Easyjet Switzerland noch eine weitere Gesellschaft zum Konzern zählt. Norwegian und Transavia kommen auf insgesamt 139 bzw. 74 Flugzeuge.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2018 ist Eurowings mit fast 2.600 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der gemeinsamen Anzahl der Eurowings- und Germanwingsflüge aus dem Vorjahr so bedeutet dies einen Anstieg um über 40%.

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. Nach einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 gibt es im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. Auch im Frühjahr 2018 gibt es ein starkes Wachstum von über 30% gegenüber dem Vorjahr auf rund 4.850 Starts. Würde man jedoch im Vorjahr auch noch einen Teil der Air Berlin Flüge mit berücksichtigen, so liegt die Zahl rund 10 % unter dem Wert des letzten Jahres.

Im Ranking folgen Ryanair (882 Flüge) und Easyjet (810 Flüge). Bei Ryanair ist nach starken Rückgängen besonders in den Jahren 2012 bis 2014 seit 2015 ein deutliches Wachstum im Flugangebot festzustellen, welches sich mit 13 % in diesem Frühjahr fortsetzt. Dies wird sogar übertroffen von der Anzahl der angebotenen Strecken, die um über 30 % zugenommen haben. Es gibt deutliche Unterschiede in der Entwicklung dieser Gesellschaft an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair den Flughafen Frankfurt im letzten Jahr neu in Flugplan aufgenommen und ihn in diesem Jahr zu einer ihrer wichtigsten Basen in Deutschland ausgebaut. Auch in Memmingen und Karlsruhe erhöhte die Gesellschaft ihr Flugangebot, wohingegen sie es in Berlin oder Hahn reduzierte. Easyjet hat im Frühjahr 2018 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt, u.a. durch die Übernahme von aufkommensstarken innerdeutschen Strecken, die bisher von Air Berlin befliegen wurden. Dabei werden die meisten Starts am Flughafen Berlin-Tegel angeboten, u.a. nach Düsseldorf, München und Frankfurt. Auf den Plätzen 4 und 5 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 24 %iges Wachstum auf 196 Starts pro Woche kommt, sowie flybe, die als eine der wenigen größeren Low Cost Carrier ihr Angebot in Deutschland reduzierte. Auf Platz 6 liegt Norwegian, die in diesem Frühjahr auch Flüge von Düsseldorf und Köln/Bonn anbietet. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt unter 50 Flügen pro Woche. Dabei ist besonders bei Transavia durch den Rückzug aus München ein starker Rückgang von fast 90 % der Flüge festzustellen.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 16 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 94 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings entfallen 53 % aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 18,2 % sowie Easyjet mit 16,7 % und Wizz mit 4,0 %.

## Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für den Kunden preisgünstigen Low Cost Flugangebote 642 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2018 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind über 120 Strecken mehr als im Winter 2017, wenn man die Air Berlin Flüge 2017 außer acht läßt, gleichbedeutend einem Anstieg von 23,9 %. Anderenfalls wären es nur 12 % Wachstum gegenüber 573 Strecken mit Betrachtung der Air Berlin Flüge im Jahr 2017. Das Streckenwachstum ist u.a. hervorgerufen durch einen Streckenausbau von Ryanair in Deutschland, besonders in Frankfurt, sowie die Errichtung einer eigenen Basis von Eurowings in München zum Sommerflugplan 2017. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich ein positives Streckenwachstum. Seitdem steigt die Anzahl der Strecken wieder an und erreicht in diesem Frühjahr einen neuen Höchstwert mit 642 unterschiedlichen Strecken. Dabei hat Ryanair sein Streckenangebot gegenüber dem letzten Jahr um fast 35 % auf 230 Strecken erhöht und liegt damit noch vor Eurowings, die 229 Strecken im Angebot hat. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode durchzuführen sind, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind.

Auch das Netz von Easyjet erhöhte sich mit 16 neuen Strecken um fast 20 % gegenüber dem Vorjahr. Allerdings handelt es sich dabei teilweise um hochfrequentierte innerdeutsche Strecken, sodass die Anzahl der Flugbewegungen deutlich stärker zugenommen hat.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings/Germanwings durchführen zu lassen, erhöhte sich deren Streckennetz in den vergangenen Jahren stark. Hierbei waren besonders Flughäfen wie Hamburg, Düsseldorf oder Berlin betroffen. Da einige dieser Strecken vorher schon von Lufthansa bedient wurden, gab es hier eine Verschiebung zwischen den Gesellschaften, da sie durch die Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt werden. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC). Seit Ende

Oktober 2015 gibt es zwischen Lufthansa und Germanwings eine weitere Änderung in ihrer Zusammenarbeit. So werden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge ab Köln angeboten. Gleichzeitig wurde die bisherige Germanwings in Eurowings integriert. Im Januar 2018 scheint diese Integration abgeschlossen und es sind 229 Strecken nur noch unter Eurowingsflugnummer im Flugplan zu finden. Dem stehen 170 unterschiedliche Strecken im Vorjahreszeitraum gegenüber, als noch Eurowings und Germanwings parallel Strecken befliegen haben. Ein Teil des Anstiegs ist darauf zurückzuführen, dass zum Sommerflugplan 2017 Eurowings von der bisherigen Strategie abgewichen ist und erstmalig auch am Hub-Flughafen München eine Basis errichtet hat. So werden im Winter 2018 nun 19 neue Strecken von Eurowings ab München angeboten. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass im Winter 2017 davon 12 bereits von Lufthansa befliegen wurden. Bei diesen Strecken handelt es sich somit lediglich um eine Verschiebung innerhalb des Konzerns. 7 Strecken werden jedoch ab München auch neu angeboten

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gibt es seitdem einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen bei 54 Strecken. Zuwächse gab es in zahlreiche Länder, u.a. auch nach Spanien oder Italien.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich hat im Vergleich zum Vorjahr geringfügig abgenommen, als noch 89 % der Strecken nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen wurden. Dieses Jahr sind es 91 %. Dabei werden Gesellschaften, die unter 2 Fluggesellschaftskürzel fliegen, wie z.B. Transavia/Transavia (France), Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International und Corendon/Corendon Dutch als eine Gesellschaft zusammengefasst. So werden dieses Jahr von den 642 unterschiedlichen Strecken über 580 immer noch von nur einem Low Cost Carrier befliegen. Lediglich auf 50 Strecken fliegen 2 und auf rund 10 Strecken mehr als 2 Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca oder Barcelona.
- **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden fast 4.850 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2018 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 1.200 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 34 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um über 35 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um fast 24 % angestiegen. Dies bedeutet eine geringere Entwicklung bei der Netzausdehnung als bei dem Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2018 bei 7 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 33, im Verkehr nach Spanien nur 4 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 4.843 Flügen wurden im Mittel 159 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr etwas gestiegen. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 150 - 170 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit einem deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein; ab 2019 soll mit der Auslieferung der B737-Max das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze steigen. 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. 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, der im Winterflugplan aber deutlich höher ist als im Sommerflugplan: 37 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 54 Strecken (entspricht 27 Flughafenpaaren) nur rund 8,5 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Großbritannien und Spanien mit rund 590 bzw. 470 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor Österreich und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Frankreich, Polen und Portugal vor Irland und Ungarn. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 52 Ländern. Ein Ausbau ist in zahlreiche Länder, wie z.B. nach Spanien erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es erstmalig auch Langstreckenangebote von Eurowings z.B. nach Jamaica.

- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten auch im Winterflugplan 2018 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im letzten Jahr begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. Zum Winterflugplan 2018 hat Ryanair das Angebot in Frankfurt von 4 Strecken im Sommer 2017 auf 24 Strecken erhöht. Düsseldorf kommt durch eine starke Erhöhung des Angebots, besonderes durch Eurowings, auf über 870 Starts pro Woche und liegt damit auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Berlin-Tegel folgt vor Berlin-Schönefeld und Köln-Bonn mit jeweils rund 500-600 Starts. Dabei ist Schönefeld einer der wenigen Flughäfen wo das Low Cost Angebot abgenommen hat, auf den meisten anderen deutschen Flughäfen, wie z.B. auch in München, hat es zugenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Memmingen oder Dortmund fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

## Flugpreise

- **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel sowie dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise waren in der Vergangenheit typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthielten und deshalb wenig aussagefähig waren. Dies hat sich seit einiger Zeit geändert, und es werden nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, wurden bisher die Preise für LC Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entsprach einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LC Strecken. Mit dem Wegfall der Air Berlin Strecken sinkt das Portfolio auf rund 50 betrachtete Strecken ab. Aufgrund eines generellen Streckenwachstums müssen neue Strecken mit in die Untersuchung aufgenommen werden, die von den verbliebenen Gesellschaften im Frühjahr 2018 bedient wurden. Um einen Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich zu machen, wird parallel eine Auswertung mit den bisherigen Strecken gemacht. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 18. April 2018 gewählt.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2018 bei den Fluggesellschaften zwischen 53 € und 117 € bei den Bruttopreisen. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 44 und 105 Euro brutto. Dies ist ein Anstieg der Preise, der u.a. auf verstärkte Präsenz einiger Gesellschaften an Großflughäfen, z.B. von Ryanair und Wizz oder auf steigende Ölpreise und Personalkosten zurückzuführen sein kann. Ein Grund für Preissenkungen ist u.a. ein steigender Wettbewerb. Durch die Berücksichtigung der zusätzlichen Strecken haben sich die Ergebnisse nur geringfügig verändert.
- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise bei den Low Cost Angeboten variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der für den Folgetag gebucht wird, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 70 € und 196 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und bei den meisten Gesellschaften zwischen ca. 40 € und rund 60 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings geben diese Daten noch keine genaue Auskunft über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen, 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](http://www.dlr.de/fw)).

## Passagiernachfrage

Im Jahr 2017 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 236,2 Mio. Passagiere gezählt worden. 59,2 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 25,1 %. Berücksichtigt man dabei wie in der Vergangenheit, auch einen Teil von Air Berlin, so waren es insgesamt über 80 Mio. Passagiere oder 34 %. Dieser Anteil variiert

stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, wie Hahn, Niederrhein und Memmingen fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch der Flughafen Berlin-Schönefeld wird zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt. Keinen Verkehr gibt es mehr an den Flughäfen Zweibrücken und Lübeck.

Das positive Wachstum der letzten Jahre hat sich auch im Jahr 2017 fortgesetzt.

## Der aktuelle Low Cost Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Marktes soll auch der europäische Markt, auf dem Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten zu finden sind, 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 ist die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low Cost Segment tätig sind. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Liniencarrier, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine völlig korrekte 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:

Blue Panorama (BV) ([www.blu-express.com](http://www.blu-express.com)), Flotte: 8 Flugzeuge (B737:6, B767:2)

Corendon Dutch (CND) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)

Jet 2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 80 Flugzeuge (B737: 68, B757: 12)

Volotea (V7) ([www.volotea.com](http://www.volotea.com)), Flotte: 28 Flugzeuge (B717: 17, A319: 11)

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

Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 61 Flugzeuge (B737: 61)

Scot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 40 Flugzeuge (B787: 16, A319: 2, A320: 22)

Insgesamt ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. 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, die mittlerweile unter dem Namen Etihad Regional Flüge anbietet und nicht mehr zum Low Cost Sektor zählt. Air One und Wizz Ukraine haben den Betrieb 2014 und 2015 eingestellt. Grund waren hier die politischen Schwierigkeiten. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich aber auch aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen, plant aber künftig Europa wieder anzufliiegen. Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der spanischen Volotea und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot. Die Airlinegruppe IAG um British Airways und Iberia gründete im Sommer 2017 mit „Level“ einen neuen Langstrecken-Low Cost Carrier, der jedoch (noch) nicht unter eigenem Fluggesellschaftskürzel auftritt und so in den Auswertungen nicht erfasst ist. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die in den Low Cost Sektor fallen soll.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit mehr als 11.500 Starts im Januar 2018 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um 5 % gesteigert hat, wobei das Streckennetz sogar um mehr als 15 % gewachsen ist. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit rund 7.750 Starts, die europaweit das Angebot um über 11 % ausgedehnt hat. Während bei Ryanair rund 350 Strecken hinzu gekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz nur um 90 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Eurowings, die ihr Angebot um 38 % auf rund 3.700 Flüge erhöht hat. Fast

gleichauf liegt Norwegian mit rund 3.500 Starts. Auf den Plätzen 5 und 6 mit jeweils knapp 3.000 Flügen befinden sich Flybe und Wizz. Vueling liegt mit 2.780 Flügen auf Platz 7. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 5 Flüge anbietet, sind es bei Flybe sogar 11 Flüge.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Angebote weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Air Berlin Konkurs anmelden. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz immer größer. Auch Ryanair und Easyjet konnten deutlich wachsen. Der Marktanteil von Ryanair liegt bei über 27 %. Insgesamt gibt es einen weiteren Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa um 10 %.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit fast 9.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2018 mehr als 1.000 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 5.500 Starts, sowie Deutschland und Italien mit ca. 4.800 bzw. 4.600 Flügen. Auf Rang 5 liegt Frankreich mit knapp 4.000 Starts.

Von den insgesamt rund 6.500 unterschiedlichen Strecken werden ca. 87 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient, im letzten Jahr waren es 85 %. Es gibt rund 750 Strecken, auf denen 2 und auf rund 85 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen. Auch hier sind Gesellschaften, die unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, wie z.B. Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, als eine Gesellschaft zusammengefasst.

Barcelona ist mit 1.624 Starts im Winter 2018 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (+ 11 %), gefolgt von Dublin und London-Gatwick (s. auch Abb. 4), wo Easyjet der größte Anbieter von Low Cost Flügen ist, mit jeweils rund 1.300 Starts. Beide Flughäfen weisen nur geringfügige Veränderungen auf. Es folgt London-Stansted auf Platz 4 mit knapp 1.300 LCC Starts pro Woche im Januar 2018, einem der wichtigsten Flughäfen von Ryanair. Dahinter befinden sich Amsterdam, Düsseldorf und Manchester mit jeweils rund 850-880 Starts pro Woche. Hierbei beträgt der Anteil der Low Cost Flüge auf dem Hub-Flughafen Amsterdam inzwischen über 20 %. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 759 Starts auf und befindet sich auf Rang 9. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen mehr als 3.300 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Düsseldorf, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Köln/Bonn, Hamburg und Stuttgart auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 400 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Durch den starken Angebotsausbau von Eurowings in Düsseldorf liegt dieser Flughafen auf Rang 6 in Europa. Es ist festzustellen, dass einige deutsche Flughäfen mit Low Cost Angeboten aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Eurowings/Germanwings eine erhöhte Anzahl an Flügen mit Low Cost Angeboten aufweisen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 30 % der Flüge in einer Winterflugplanperiode (s. Abb. 5), ein ähnlicher Wert wie in Deutschland. Rund 70 % der europäischen Flüge werden vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

In jüngster Zeit gibt es erneut Tendenzen, Langstrecken Low Cost Verbindungen aufzubauen. Nachdem 2009 Air Asia X damit begonnen hatte, mit einem Airbus A340 Low Cost Verkehre von Asien nach England (Kuala Lumpur – London Stansted) und 2011 nach Frankreich (Kuala Lumpur – Paris Orly) anzubieten, wurden diese jedoch 2012 aufgrund gestiegener Kosten wieder eingestellt. Nun versucht Norwegian mit modernem Fluggerät, der Boeing B787 und der B737Max8, erneut diesen Markt zu erschließen (siehe folgende Tabelle). So gibt es im März 2018 insgesamt 655 Flüge dieser Gesellschaft auf 52 Strecken nach Nordamerika und Asien. Dies sind über doppelt so viele Flüge wie im letzten Jahr. Geflogen wird traditionell von Stockholm, Kopenhagen, Oslo und London-Gatwick mit Flugzeugen der Marke Boeing 787 mit jeweils 270 bis 290 Sitzplätzen. Seit 2016 sind mit Barcelona und Paris weitere große Abflugorte in Europa hinzugekommen, wobei u.a. ein direkter Wettbewerb mit Air France besteht. Ziele sind u.a. New York, Los Angeles, Fort Lauderdale und Oakland in Nordamerika sowie Bangkok in Asien. Neu ist jedoch, dass seit Sommer 2017 mit dem Einsatz der Boeing 737Max8 mit 189 Sitzplätzen nun auch kleinere, nicht so aufkommensstarke Städte sowohl in Amerika, wie z.B. Providence, Newburgh oder auch Hartford-Bradley, als auch in Europa mit Bergen oder Cork in das Interkontnetz von Norwegian eingebunden werden können.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im März 2018 140 Starts, die in Köln oder Düsseldorf beginnen und nach Bangkok in Asien sowie u.a. nach Mexiko, Kuba, Jamaika, Mauritius, und in die Dominikanische Republik sowie USA führen. Dies sind über 50% mehr als noch vor einem Jahr. Geflogen wird mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen. Nach der Insolvenz von Air Berlin hatte Eurowings angekündigt, ab November 2017 die bisher von Air Berlin durchgeführten Langstreckenverkehre von Düsseldorf aus in die Karibik übernehmen zu wollen, darüber hinaus sei sie ebenfalls an Strecken in die USA interessiert. Anhand der folgenden Tabelle ist ersichtlich, dass Eurowings bereits damit begonnen hat diese Absichtserklärung mit Verbindungen von Düsseldorf aus nach Varadero, Cancun, Puerto Plata und Punta Cana umzusetzen. Gleichzeitig kündigte im Herbst 2017 auch Condor an, ab dem Winter 2017/2018 von Düsseldorf aus Ziele in der Karibik anzufliiegen. Auch hier werden mit Punta Cana und Cancun bereits erste Planziele umgesetzt.

Erstmalig fliegt mit Scoot auch wieder ein asiatischer Low Cost Carrier zwischen Singapur und Athen.

	Mrz 18	Starts
Norwegian	Belfast - Providence	2
Norwegian	Belfast - Newburgh	9
Norwegian	Bergen - Newburgh	9
Norwegian	Dublin - Providence	15
Norwegian	Dublin - Newburgh	27
Norwegian	Edinburgh - Hartford Bradley	7
Norwegian	Edinburgh - Providence	10
Norwegian	Edinburgh - Newburgh	14
Norwegian	Cork - Providence	10
Norwegian	Shannon - Providence	11
Norwegian	Shannon - Newburgh	10
Norwegian	Stockholm Arlanda - Bangkok	14
Norwegian	Stockholm Arlanda - Fort Lauderdale	12
Norwegian	Stockholm Arlanda - New York J F K	17
Norwegian	Stockholm Arlanda - Las Vegas	4
Norwegian	Stockholm Arlanda - Los Angeles	13
Norwegian	Stockholm Arlanda - Oakland	10
Norwegian	Barcelona - Newark Liberty	19
Norwegian	Barcelona - Fort Lauderdale	13
Norwegian	Barcelona - Los Angeles	14
Norwegian	Barcelona - Oakland	12
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Fort Lauderdale	8
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - New York J F K	27
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Los Angeles	17
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Orlando	5
Norwegian	Copenhagen - Bangkok	8
Norwegian	Copenhagen - Fort Lauderdale	9
Norwegian	Copenhagen - New York J F K	18
Norwegian	Copenhagen - Las Vegas	3
Norwegian	Copenhagen - Los Angeles	14
Norwegian	Copenhagen - Orlando	1
Norwegian	Copenhagen - Oakland	2
Norwegian	Rome Fiumicino - Newark Liberty	31
Norwegian	Rome Fiumicino - Los Angeles	13
Norwegian	Rome Fiumicino - Oakland	9
Norwegian	London Gatwick - Boston Logan	17
Norwegian	London Gatwick - Denver Intl	11
Norwegian	London Gatwick - Fort Lauderdale	13
Norwegian	London Gatwick - New York J F K	44
Norwegian	London Gatwick - Las Vegas	7
Norwegian	London Gatwick - Los Angeles	24
Norwegian	London Gatwick - Orlando	7
Norwegian	London Gatwick - Oakland	14
Norwegian	London Gatwick - Seattle/Tacoma	13
Norwegian	Paris Orly - Newark Liberty	28
Norwegian	Oslo - Bangkok	11
Norwegian	Oslo - Fort Lauderdale	9
Norwegian	Oslo - New York J F K	19
Norwegian	Oslo - Las Vegas	3
Norwegian	Oslo - Los Angeles	12
Norwegian	Oslo - Orlando	4
Norwegian	Oslo - Oakland	2
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Barbados	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Bangkok	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Cape Town	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Cancun	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Havana	5
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Phuket	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - La Romana	12
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Montego Bay	14
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Miami	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Mauritius	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Puerto Plata	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Punta Cana	14
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Varadero	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Windhoek	5
Eurowings	Dusseldorf - Cancun	4
Eurowings	Dusseldorf - Puerto Plata	5
Eurowings	Dusseldorf - Punta Cana	8
Eurowings	Dusseldorf - Varadero	9
Scoot	Athen - Singapur	10
<b>Gesamt</b>		<b>805</b>

## Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Rund 15 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt derzeit in einem Umbruch. 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** des deutschen Low Cost Verkehrs bezeichnen, die durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte Streckenveränderung.

Seit ca. 2013 beginnt eine Zeit neuer Konzepte. 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** zur „**Neuen Germanwings**“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low Cost Verkehr, der Beginn einer neuen Entwicklungsphase, der **Phase 2**, in Deutschland. Durch die Umwandlung kam es zunächst zu einem sprunghaften Anstieg der Low Cost Strecken, gleichzeitig wurden aber auch neue Strecken eingerichtet sowie bestehende geschlossen.

Nachdem **Transavia** im Jahr 2016 in München eine Basis errichtet hatte und mit der Strecke München-Berlin auch innerdeutschen Low Cost Verkehr angeboten hat, ändert **Germanwings** seine bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. Nun hat Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bietet im Winterflugplan 2017/2018 von dort 19 Ziele an, die teilweise aber vorher schon von Lufthansa befliegen wurden. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. Mit Beginn des Winterflugplans 2017/2018 hat **Transavia** jedoch ihre Basis in München wieder geschlossen.

Gefördert wird die neuerliche Expansion von **Eurowings** u.a. durch den Konkurs von **Air Berlin** 2017. Im Jahr 2016 wurde entschieden, dass sich Air Berlin künftig auf den Langstreckenluftverkehr ab Düsseldorf und Berlin mit entsprechenden Zubringerverkehren konzentrieren sollte. Dabei war geplant, die Zubringerflüge zum großen Teil von der Luftfahrtgesellschaft Walter unter Air Berlin Flugnummer durchführen zu lassen. Der bisherige Ferienflugverkehr sollte in eine neue Gesellschaft zusammen mit TUIfly und Etihad eingebracht werden, die jedoch nicht zustande gekommen ist. Flüge in Feriengebiete, z.B. nach Mallorca wurden 2017 bereits auf die Tochter Niki übertragen. Flugzeuge, die bisher auf anderen Verbindungen eingesetzt waren, sind ab 2017 an den Wettbewerber Eurowings verleast worden, der nun über ein zusätzliches großes Potential an Flugzeugen verfügt und diese u.a. genutzt hat, um in München eine neue Basis einzurichten. Mit dem Kauf von Teilen der insolventen Air Berlin, hier besonders der Luftfahrtgesellschaft Walter, konnte Eurowings die Flotte und das Streckennetz stark ausbauen.

Aber nicht nur Germanwings arbeitet 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, ist seit einiger Zeit 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, und waren es danach Hamburg und Nürnberg, so ist es aktuell 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 stellt man sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den man lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wird seit dem Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit vier Strecken bedient, das Angebot ist zum Winter 2017/2018 auf 24 Strecken ausgebaut worden. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollen durch weitere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. Seit Mai/Juni 2017 bietet die Gesellschaft ab Rom und Bergamo die Buchung von Anschlussflügen an, bei denen z.B. das Gepäck bis zum endgültigen Zielort aufgegeben werden kann.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der Laudamotion im Frühjahr 2018 welche auf 75% künftig erweitert werden sollen, könnte sich Ryanair zusätzliches Wachstum verschaffen, denn dadurch bekommt Ryanair u.a. Zugang zu Märkten, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion hatte kurz

vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Feriengebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa.

**Wizz**, eine Fluggesellschaft mit Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen Verkehre anbietet, fliegt seit Mai 2017 auch den Flughafen Frankfurt an, so dass dieser Flughafen, der bisher von den Low Cost Carriern, u.a. aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen weitgehend gemieden worden ist, nun auch im Low Cost Segment Angebote vorhält. Aufgrund seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten wird dieser Flughafen für Low Cost Carrier zunehmend attraktiver. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam oder Kopenhagen bei über 20 % liegen. Selbst in Paris, Wien oder Madrid liegt der Anteil noch deutlich über 10 %.

**Easyjet** ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland im Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während Europas zweitgrößter Low Cost Carrier bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Anteil hatte, erhöhte sich das Flugangebot u.a. durch die Übernahme von innerdeutschen Strecken ab Berlin-Tegel stark. Hier handelt es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bisher von Air Berlin befliegen wurden und die Easyjet anschließend vom Insolvenzverwalter übernommen hat.

Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen und in die 2018 Germanwings bereits integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken Low Cost Verkehre** ab Köln nach Asien und Amerika, die sie seitdem konsequent ausbauen. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen u.a. in die Karibik. Seit April 2018 bietet Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München nach Nord- und Südamerika an.

Allerdings hat schon im Jahr 2013 mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 **Norwegian** damit begonnen, Langstrecken Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika anzubieten. Auch dieser Markt wird seitdem permanent ausgebaut, nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gibt es seit einiger Zeit Interkontflüge nach Amerika von Norwegian auch ab London und Paris sowie von Barcelona aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es nun möglich, auch nicht so aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence, Newburgh oder Hartford-Bradley. Die Errichtung einer Basis in Düsseldorf im Sommer 2017 sollte nach eigenen Aussagen der Gesellschaft dazu dienen, ab 2018 auch von Düsseldorf aus Langstrecken Low Cost Verkehre anzubieten. Derzeit gibt es jedoch keine neueren Informationen zur Umsetzung dieser Ankündigung. Generell scheint aktuell der British Airways Mutterkonzern IAG ein Interesse an der Übernahme von Norwegian zu haben und soll erste Übernahmeangebote vorgelegt haben.

## Low Cost Verkehre in Deutschland

Rang	Fluggesellschaft	01/2018			01/2017			Veränderung (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	2.553	370.491	229	584	84.723	90	337,2	337,3	154,4
2	Ryanair	882	166.698	230	777	146.853	171	13,5	13,5	34,5
3	Easyjet	810	138.408	86	405	66.228	72	100,0	109,0	19,4
4	Wizz	196	36.380	73	158	28.456	62	24,1	27,8	17,7
5	flybe	100	8.350	13	119	9.776	14	-16,0	-14,6	-7,1
6	<b>Norwegian</b>	<b>79</b>	<b>14.694</b>	<b>26</b>	<b>69</b>	<b>12.891</b>	<b>18</b>	<b>14,5</b>	<b>14,0</b>	<b>44,4</b>
7	Aer Lingus	47	8.178	6	45	6.750	6	4,4	21,2	0,0
8	Air Baltic	44	4.826	8	38	3.870	7	15,8	24,7	14,3
	Norwegian Air Int.	42	7.812	19	31	5.859	11	35,5	33,3	72,7
9	Vueling	38	6.638	8	40	6.424	9	-5,0	3,3	-11,1
	Norwegian Air Shuttle	37	6.882	7	38	7.032	7	-2,6	-2,1	0,0
10	HOP!	22	1.790	4	7	350	1	214,3	411,4	300,0
11	Blue Air	16	2.784	6	17	2.850	6	-5,9	-2,3	0,0
12	Pobeda	14	2.646	3	14	2.646	2	0,0	0,0	50,0
13	WOW	14	2.436	2	12	1.800	2	16,7	35,3	0,0
14	Corendon	11	2.079	10	16	2.880	9	-31,3	-27,8	11,1
15	Air Arabia Maroc	9	1.458	4	4	720	2	125,0	102,5	100,0
16	<b>Transavia/Transavia France</b>	<b>8</b>	<b>1.312</b>	<b>2</b>	<b>72</b>	<b>11.528</b>	<b>20</b>	<b>-88,9</b>	<b>-88,6</b>	<b>-90,0</b>
	Transavia	6	934	1	69	10.961	19	-91,3	-91,5	-94,7
	Transavia (France)	2	378	1	3	567	1	-33,3	-33,3	0,0
	Germanwings	0	0	0	1.231	178.252	141	-100,0	-100,0	-100,0
	Jet2	0	0	0	5	740	1	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>4.843</b>	<b>769.168</b>	<b>710</b>	<b>3.613</b>	<b>567.737</b>	<b>633</b>	<b>34,0</b>	<b>35,5</b>	<b>12,2</b>
					<b>(5.391)</b>	<b>(801.997)</b>	<b>(723)</b>	<b>(-10,2)</b>	<b>(-4,1)</b>	<b>(-1,8)</b>

Tabelle 1: Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor nach Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung; Gesamtwerte 1/2017 mit Air Berlin in Klammern)

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

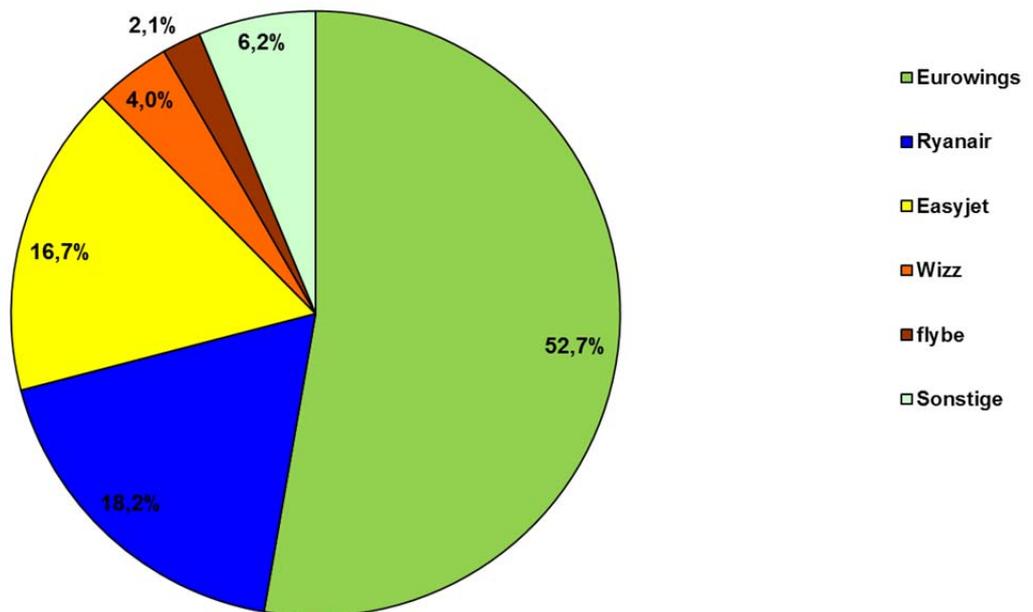


Abbildung 1: Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2018)

## Low Cost Verkehre in Deutschland

		01/2018			01/2017			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.760	261.932	54	1.046	152.032	46	68,3	72,3	17,4
2	Großbritannien	593	90.139	64	592	87.697	62	0,2	2,8	3,2
3	Spanien	472	84.462	117	330	57.998	85	43,0	45,6	37,6
4	Italien	348	57.770	67	285	47.729	58	22,1	21,0	15,5
5	Österreich	222	33.330	19	134	19.986	14	65,7	66,8	35,7
6	Schweiz	203	30.026	13	175	26.842	12	16,0	11,9	8,3
7	Frankreich	141	19.847	20	128	19.137	16	10,2	3,7	25,0
8	Polen	90	15.496	19	65	11.097	15	38,5	39,6	26,7
9	Portugal	84	15.241	28	64	11.352	21	31,3	34,3	33,3
10	Irland	81	14.493	12	76	12.474	12	6,6	16,2	0,0
11	Ungarn	79	13.710	10	58	9.504	9	36,2	44,3	11,1
12	Rumänien	78	14.131	27	78	13.978	25	0,0	1,1	8,0
13	Dänemark	58	8.592	5	25	4.188	3	132,0	105,2	66,7
14	Schweden	55	7.710	8	47	7.576	7	17,0	1,8	14,3
15	Lettland	54	7.104	10	47	6.048	10	14,9	17,5	0,0
16	Griechenland	51	9.008	14	37	6.420	8	37,8	40,3	75,0
17	Niederlande	45	7.129	4	46	7.029	5	-2,2	1,4	-20,0
18	Belgien	40	6.310	3	63	10.815	3	-36,5	-41,7	0,0
19	Norwegen	39	6.950	5	39	6.234	4	0,0	11,5	25,0
20	Marokko	38	6.849	18	20	3.699	10	90,0	85,2	80,0
21	Bulgarien	35	6.785	11	37	6.849	8	-5,4	-0,9	37,5
22	Serbien	29	4.934	14	26	4.326	12	11,5	14,1	16,7
23	Tschechien	25	3.952	3	25	3.480	3	0,0	13,6	0,0
24	Kroatien	22	3.222	8	15	2.160	5	46,7	49,2	60,0
25	Litauen	21	3.633	9	15	2.454	6	40,0	48,0	50,0
26	Mazedonien	21	3.780	9	20	3.600	9	5,0	5,0	0,0
27	Ukraine	19	3.420	8	11	1.980	5	72,7	72,7	60,0
28	Bosnien	17	2.940	8	12	2.052	6	41,7	43,3	33,3
29	Israel	16	2.988	7	7	1.247	2	128,6	139,6	250,0
30	Island	14	2.436	2	12	1.800	2	16,7	35,3	0,0
31	Rußland	14	2.646	3	14	2.646	2	0,0	0,0	50,0
32	Dom. Republik	10	2.860	5	5	1.164	2	100,0	145,7	150,0
33	Malta	8	1.512	4	8	1.512	4	0,0	0,0	0,0
34	Türkei	7	1.323	6	16	2.880	9	-56,3	-54,1	-33,3
35	Estland	6	962	3	4	606	2	50,0	58,7	50,0
36	Georgien	6	1.080	3	4	720	3	50,0	50,0	0,0
37	Slovakei	6	1.116	2	3	567	1,0	100,0	96,8	100,0
38	Kuba	5	1.390	3	4	1.068	2	25,0	30,1	50,0
39	Jamaika	4	1240	1	0	0	0	---	---	---
40	Montenegro	4	738	2	4	738	2	0,0	0,0	0,0
41	Thailand	4	1240	2	5	1335	2	-20,0	-7,1	0,0
42	Luxemburg	3	468	1	0	0	0	---	---	---
43	Mexiko	3	930	2	2	420	1	50,0	121,4	100,0
44	Zypern	2	360	1	2	360	1	0,0	0,0	0,0
45	Moldavien	2	360	1	0	0	0	---	---	---
46	Oman	2	620	1	2	726	1	0,0	-14,6	0,0
47	USA	2	620	1	2	534	1	0,0	16,1	0,0
48	Barbados	1	310	1	0	0	0	---	---	---
49	Mauritius	1	310	1	2	534	1	-50,0	-41,9	0,0
50	Namibia	1	310	1	0	0	0	---	---	---
51	Tunesien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
52	Südafrika	1	310	1	0	0	0	---	---	---
	<b>Summe</b>	<b>4.843</b>	<b>769.168</b>	<b>642</b>	<b>3.613</b> <b>(5.391)</b>	<b>567.737</b> <b>(801.997)</b>	<b>518</b> <b>(573)</b>	<b>34,0</b> <b>(-10,2)</b>	<b>35,5</b> <b>(-4,1)</b>	<b>23,9</b> <b>(12,0)</b>

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet; Gesamtwerte 1/2017 mit Air Berlin in Klammern)**

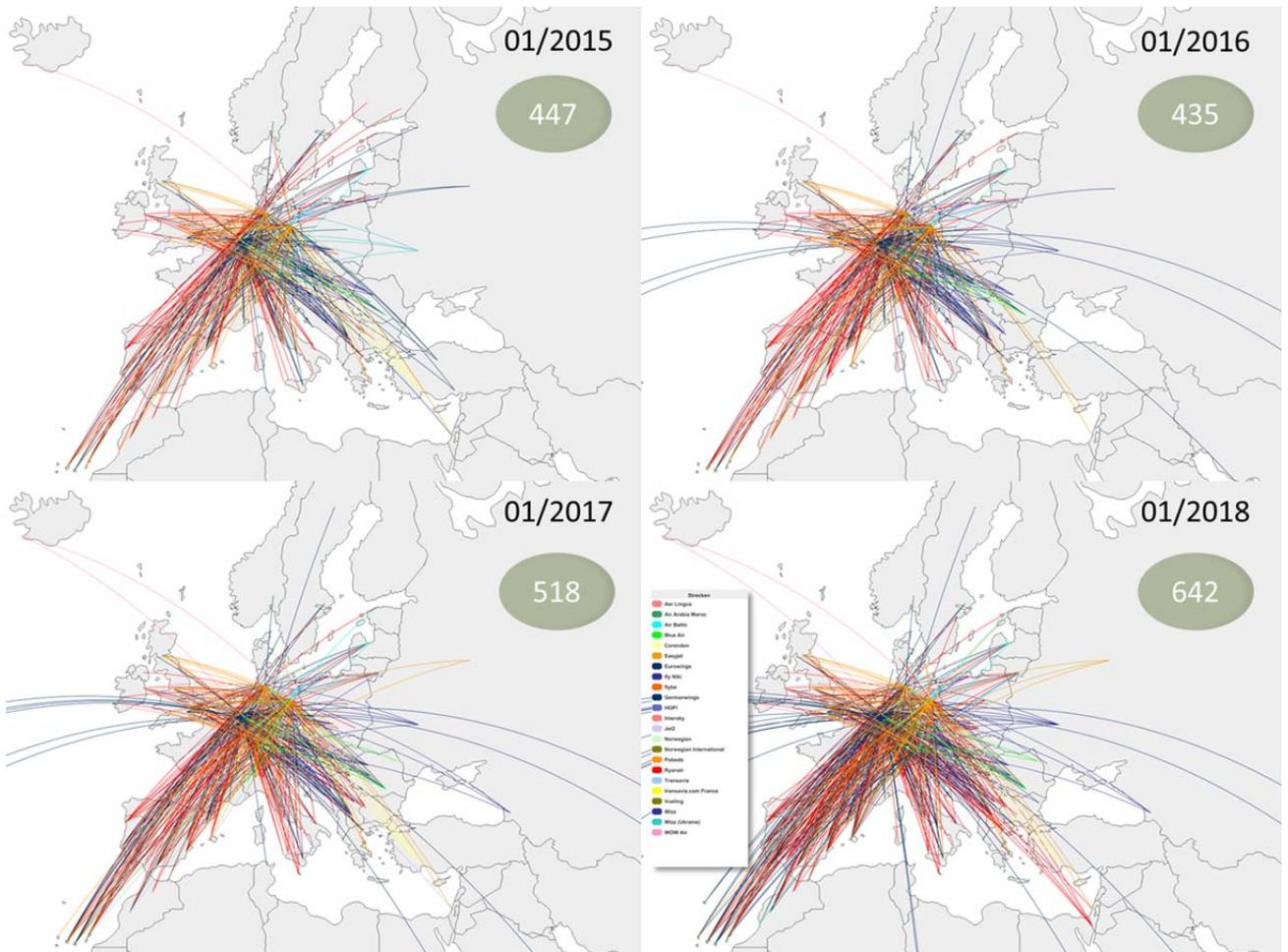


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen (ohne Air Berlin)

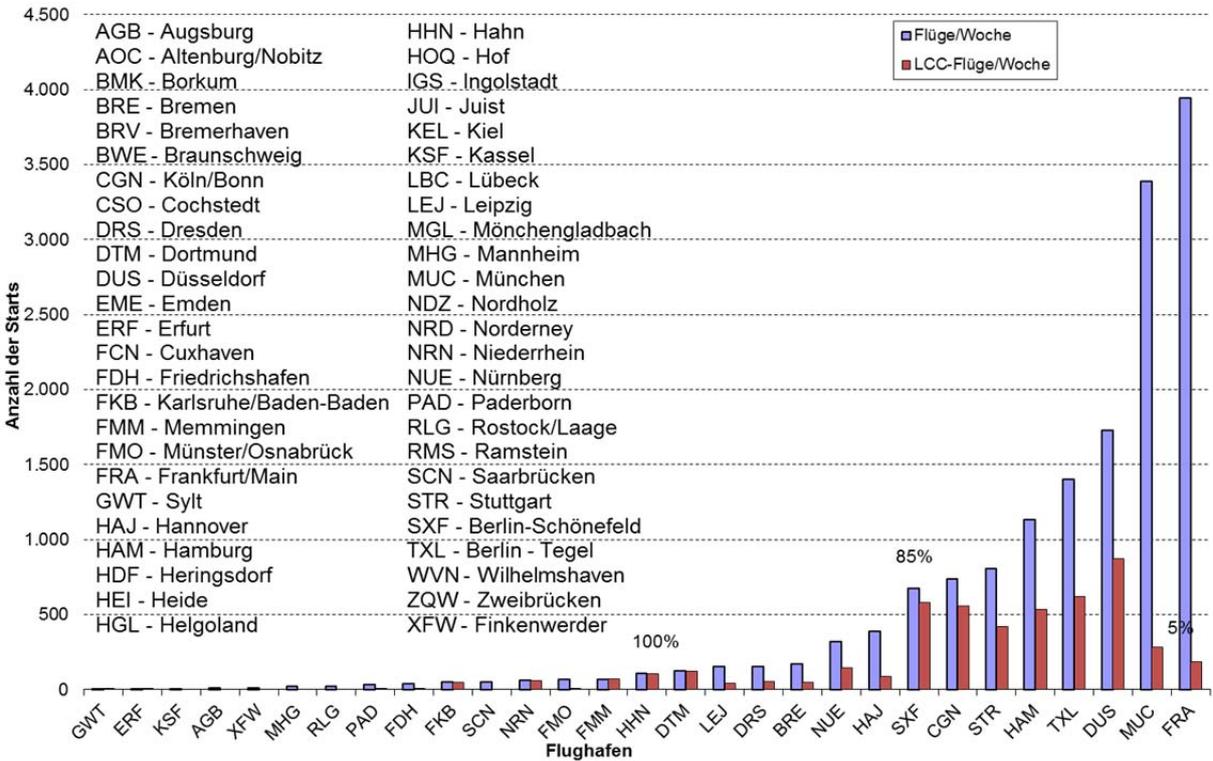


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2018

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2017 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
SXF	12.857	11.462	89,2
CGN	12.372	7.767	62,8
HAM	17.592	7.646	43,5
DUS	24.625	6.547	26,6
STR	10.944	4.492	41,0
MUC	44.546	3.705	8,3
TXL	20.455	3.153	15,4
HHN	2.358	2.355	99,9
DTM	2.001	1.886	94,3
NRN	1.885	1.884	100,0
NUE	4.175	1.630	39,0
FRA	64.410	1.390	2,2
HAJ	5.856	1.140	19,5
FMM	1.138	1.125	98,9
BRE	2.536	927	36,5
FKB	1.237	901	72,9
DRS	1.703	509	29,9
LEJ	2.350	403	17,1
FDH	515	97	18,8
PAD	733	51	7,0
FMO	959	41	4,3
RLG	225	22	9,8
SCN	373	22	5,9
ERF	276	0	0,0
<b>Gesamt</b> <b>(Gesamt mit AB-LCC)</b>	<b>236.118</b> <b>(236.118)</b>	<b>59.157</b> <b>(80.323)</b>	<b>25,1</b> <b>(34,0)</b>

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2017 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2018		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair	11.645	2.200.905	2.395
2	Easyjet	7.747	1.297.668	1.194
3	Eurowings	3.743	544.555	421
4	<b>Norwegian Air / Internat.</b>	<b>3.471</b>	<b>656.625</b>	<b>562</b>
5	Flybe	2.999	232.301	266
6	Wizz	2.978	579.690	961
7	Vueling	2.780	485.762	402
	Norwegian Air	2.028	388.023	264
8	HOP!	1.497	119.148	116
9	Aer Lingus	1.488	213.605	138
	Norwegian International	1.443	268.602	298
10	<b>Transavia/Transavia France</b>	<b>909</b>	<b>162.521</b>	<b>210</b>
11	Air Baltic	847	82.276	98
	Transavia	594	102.986	145
12	Blue Air	582	95.718	158
13	Pobeda	486	91.854	80
14	Jet 2	482	89.824	184
	Transavia.France	315	59.535	65
15	Volotea	280	37.150	102
16	WOW	193	37.926	41
17	flydubai	168	29.660	25
18	Blue Panorama	134	23.332	30
19	Air Arabia Maroc	127	20.574	49
20	<b>Corendon/Corendon Dutch</b>	<b>82</b>	<b>15.498</b>	<b>56</b>
	Corendon	63	11.907	44
	Corendon Dutch	19	3.591	12
	Scoot	2	500	1
	<b>Summe</b>	<b>42.640</b>	<b>7.017.092</b>	<b>7.489</b>

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2018 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	01/2018		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	8956	1.310.173	1.052
2	Spanien	5552	1.005.694	901
3	Deutschland	4843	769.168	642
4	Italien	4573	809.850	749
5	Frankreich	3901	533.972	530
6	Irland	1662	272.188	167
7	Norwegen	1483	276.776	150
8	Niederlande	1233	203.612	173
9	Polen	1167	220.616	337
10	Schweiz	973	160.305	144
11	Portugal	900	163.214	180
12	Schweden	834	151.454	140
13	Rumänien	767	139.341	186
14	Dänemark	660	118.178	83
15	Belgien	603	109.151	104
16	Rußland	540	97.120	85
17	Lettland	494	56.117	67
18	Österreich	480	76.677	85
19	Ungarn	477	91.062	98
20	Tschechien	292	50.320	50
21	Griechenland	286	52.982	54
22	Finnland	263	44.957	40
23	Litauen	245	40.876	63
24	Bulgarien	241	47.436	61
25	Island	196	38.618	41
26	Malta	138	25.865	52
27	Zypern	94	17.742	32
28	Slovakei	91	16.777	28
29	Ukraine	88	14.338	25
30	Serbien	86	15.027	38
31	Mazedonien	75	13.482	29
32	Estland	70	8.215	12
33	Türkei	57	10.560	29
34	Luxemburg	51	8.745	10
35	Albanien	45	7.654	10
36	Bosnien	43	7.590	19
37	Georgien	42	7.489	13
38	Kroatien	28	4.314	12
39	Aserbaidshon	22	3.876	2
40	Armenien	21	3.759	2
41	Moldawien	20	3.600	7
42	Montenegro	19	3.648	9
43	Slowenien	17	2.846	5
44	Gibraltar	8	1.416	3
45	Weißrussland	4	292	1
	<b>Summe</b>	<b>42.640</b>	<b>7.017.092</b>	<b>6.520</b>

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2018. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

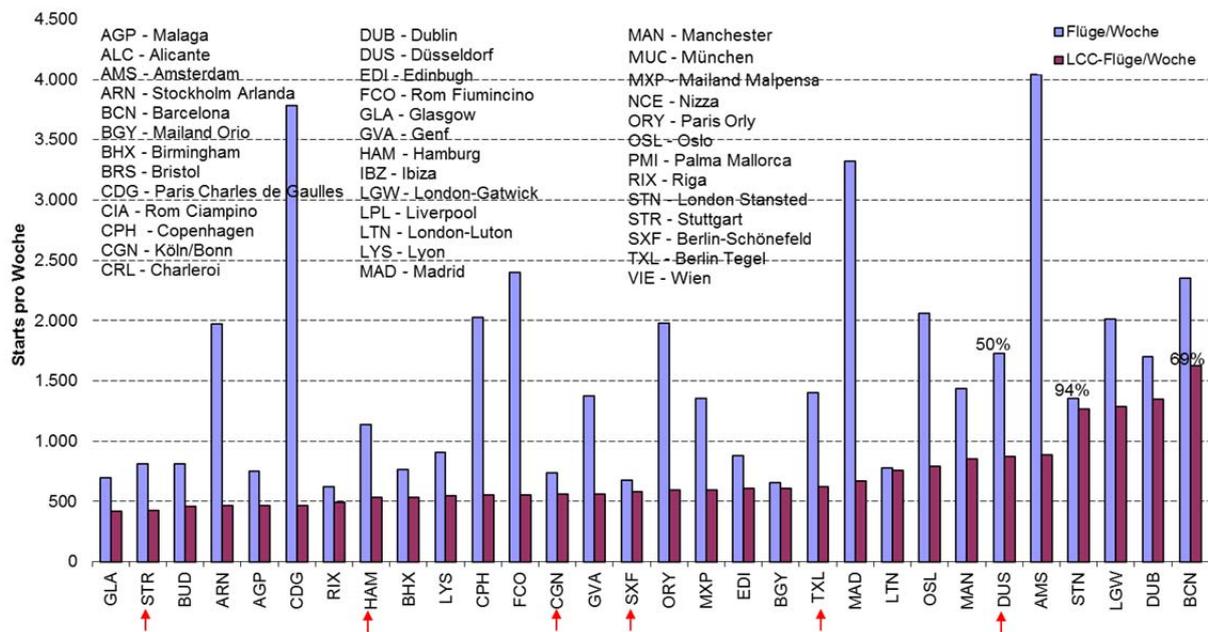


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2018

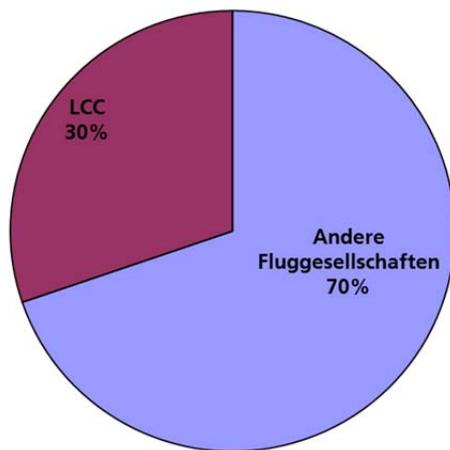


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2018

**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](mailto:peter.berster@dlr.de)