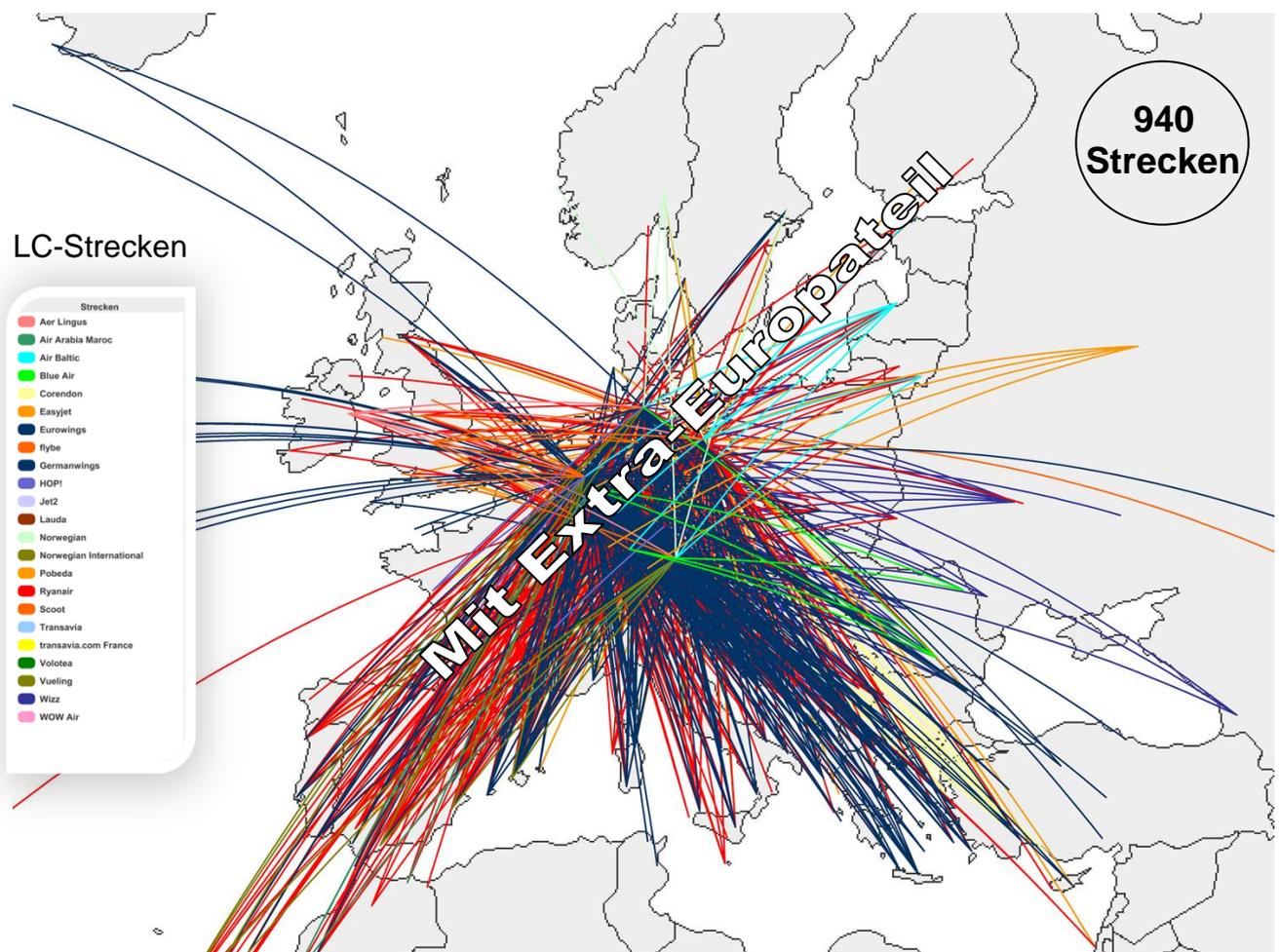


Low Cost Monitor 2/2019

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Herbst 2019

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 2019

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit 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 Sommerflugplan 2019. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2019.

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 mehr und mehr 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 17 bzw. 19 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 können z.B. die Flüge von Transavia und Transavia (France) sowie von Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International 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), Flotte: 54 Flugzeuge (A320: 34, A321: 3, A330: 13, B757: 4)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 10)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 37 Flugzeuge (B737: 8, D8: 12, A220: 17)
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 20 Flugzeuge (B737: 20)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 20 Flugzeuge (B737: 13, A320: 7)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 166 Flugzeuge (A319: 73, A320: 92, E190: 1)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 106 Flugzeuge (A319: 39, A320: 42, A321: 1, D8: 18, B737: 6 (A330: 22 (Brussels/Sun Express Germany), A340: 1 (Brussels))
Germanwings (4U) (www.eurowings.com), Flotte: 8 Flugzeuge (A319: 3; A320: 5)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 72 Flugzeuge (D8: 54, E: 17, BAE146: 1)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 71 Flugzeuge (ATR: 5, E: 41, CRJ: 24, F: 1)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 23 Flugzeuge (A320: 19, A321: 4)
Lauda (OE) (www.ryanair.com/la/de), Flotte: 20 Flugzeuge (A320: 20)
Norwegian Air Shuttle (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 43 Flugzeuge (B737: 21, B787: 19, A320: 1, B767: 2)
Norwegian Air International (D8) (www.norwegian.no), Flotte: 60 Flugzeuge (B737: 58, A321: 1, A330:1)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com) Flotte: 30 Flugzeuge (B737: 30)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 420 Flugzeuge (B737: 420)
Scoot (TR) (www.flyscoot.com), Flotte: 46 Flugzeuge (B787: 18, A320: 28)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 39 Flugzeuge (B737: 37, A319: 1, A320: 1)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 36 Flugzeuge (B717: 17, A319: 19)
Vueling (VY)(www.vueling.com), Flotte: 126 Flugzeuge (A320: 105, A319: 6; A321: 15)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 108 Flugzeuge (A320: 67, A321: 41)
(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. 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 berücksichtigt worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Erfassung. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, 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 hat sich die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Winter verringert. Seit einiger Zeit gibt es Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, das ebenfalls mit günstigen Preisen Flüge 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 haben, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France), IAG mit Vueling oder Lufthansa mit Eurowings, mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Während Air Berlin aufgrund der Insolvenz 2017 aus dem Markt ausgeschieden ist, ist mit Lauda, die einen Teil der Air Berlin Flüge übernommen hat und die inzwischen vollständig zu Ryanair gehört, eine weitere Fluggesellschaft entstanden, die preiswerte Flüge anbietet. Recht neu im deutschen Markt ist Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle. Mit Scoot aus Singapur gibt es neue Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien.

Die Flottengröße hat sich bei den Fluggesellschaften unterschiedlich entwickelt. Allerdings ist die Betrachtung unübersichtlicher geworden, da mehrere Gesellschaften begonnen haben, u.a. wegen des Brexits, Tochtergesellschaften zu gründen und innerhalb dieser die Flugzeuge zu verschieben. Ryanair verfügt mit 420 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen und weiteren 24 Flugzeugen bei Buzz, ehemals Ryanair Sun und Malta Air (11 Flugzeuge) über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 298; LH-Cargo: 18; LH-Cityline 53 – davon 3 Langstreckenflugzeuge A340). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte, hat ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen insgesamt erhöht, auch wenn Easyjet (U2) selbst „nur“ noch über 166 Flugzeuge verfügt. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat Germanwings 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 stehen Eurowings im Sommer 2019 neben 8 A330 Flugzeugen, die von SunExpress Germany und Brussels betrieben werden, 1 Flugzeug der Marke A340 von Brussels sowie 82 weitere Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321 zur Verfügung. Zusätzlich werden dieses Jahr 6 Flugzeuge des Herstellers Boeing 737 und 17 Propellerflugzeuge der Marke Dash 8 eingesetzt, die aus der Übernahme der LGW resultieren. Darüber hinaus wird auch noch auf Flugzeuge von Partnerairlines zurückgegriffen. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet. Neu hinzu gekommen sind vor einiger Zeit B737 MAX 8 Flugzeuge, die Norwegian ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen eingesetzt hat, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp seit dem Frühjahr 2019 nicht zum Einsatz kommen. Teile der Flotte von Norwegian sind auf neu gegründete Tochtergesellschaften, wie u.a. Norwegian UK übertragen worden.

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 aufgrund 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 140 Flugzeugen und Easyjet Switzerland mit 28 Flugzeugen, die zu den bestehenden 166 von Easyjet selbst hinzukommen. Auch Eurowings hat mit Eurowings Europe eine neue Gesellschaft gegründet, die über 21 Flugzeuge verfügt, oder Corendon mit Corendon Europe und Corendon Dutch mit derzeit 8 Flugzeugen. Insgesamt kommt damit Eurowings auf 143 Flugzeuge, Corendon auf 28, Easyjet auf 334. Norwegian und Transavia kommen auf insgesamt 151 bzw. 80 Flugzeuge.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2019 ist Eurowings mit mehr als 3.100 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies allerdings einen Rückgang um rund 3,6 %.

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 einen permanenten Anstieg. Dieses Wachstum ist im Sommer 2019 zunächst gestoppt und die Low Cost Angebote liegen im Juli 2019 mit 6.683 Starts rund 1 % unter dem Wert des Vorjahres.

Im Ranking folgen Ryanair (1.256 Flüge) und Easyjet (1.147 Flüge). Auch bei Ryanair ist ein Rückgang im Flugangebot festzustellen, welches rund 1% unter dem Vorjahreswert liegt. Berücksichtigt man dabei noch die Tochter Lauda mit rund 250 Starts, besonders in Düsseldorf und Stuttgart, so liegt der Gesamtrückgang dieser beiden Gesellschaften in Deutschland bei knapp 2% gegenüber dem Vorjahr. Dabei gibt es deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair den Flughafen Frankfurt 2017 neu in den Flugplan aufgenommen und ihn zu einer ihrer wichtigsten Basen in Deutschland ausgebaut. Mit Düsseldorf, München und Berlin-Tegel sind weitere Großflughäfen in den Ryanair/Lauda-Flugplan aufgenommen worden. Während das Angebot u.a. in Köln um 7 % reduziert wurde, gab es Erhöhungen besonders in Stuttgart und Düsseldorf. Starke Reduzierungen von mehr als 25% gab es in Hahn und Weeze. Leipzig wird nicht mehr angefliegen und in Düsseldorf wird das gesamte Angebot inzwischen von Lauda durchgeführt. Easyjet hat im Sommer 2019 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um knapp 5% erhöht und dabei zahlreiche neue Strecken eingeführt. 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 16 %iges Wachstum auf rund 310 Starts pro Woche kommt und Norwegian/Norwegian Int. mit mehr als 100 Starts. Auf Platz 6 liegt flybe, die ebenso wie Norwegian ihr Angebot in Deutschland reduzierte. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt unter 100 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 19 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 91 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings entfallen mit 46,8 % fast die Hälfte aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 18,8 % und Easyjet mit 17,2 % sowie Wizz mit 4,7 % und Lauda mit 3,8 %.

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 940 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2019 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 14 Strecken mehr als im Sommer 2018, gleichbedeutend einem Anstieg von 1,5 %. Das Streckenwachstum ist u.a. hervorgerufen durch einen Streckenausbau von Wizz in Deutschland, besonders in Dortmund auf 30 Strecken. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor mehr als 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzugekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft mit entsprechendem Nachfragerückgang 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 Sommerflugplan einen neuen Höchstwert mit 940 unterschiedlichen Strecken. Dabei hat Ryanair/Lauda sein Streckenangebot gegenüber dem Vorjahr mit rund 350 Strecken relativ konstant gehalten und liegt damit auf Platz 2 hinter Eurowings, die 381 Strecken anbietet. Auch das Netz von Easyjet erhöhte sich mit 21 neuen Strecken um fast 18 % gegenüber dem Vorjahr, besonders von Berlin aus. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Winter-/Frühjahrsperiode durchgeführt werden, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle innerdeutschen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings 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; diese Strecken sind nur infolge der Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt worden. 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 wurden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge zunächst ab Köln angeboten. Gleichzeitig begann der Konzern auch die bisherige Germanwings in Eurowings zu integrieren. Seit 2018 ist diese Integration weitgehend abgeschlossen. So gibt es im Sommer 2019 mittlerweile einen geringen Rückgang an zusätzlichen Strecken von 2,3 %. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Juli 2019 der Flughafen Düsseldorf mit 100 Strecken und 865 Starts pro Woche vor Köln mit 76 Strecken und 492 Starts. Das bedeutet für Köln einen Rückgang der Strecken dieser Gesellschaft von über 10 %, für Düsseldorf dagegen einen Anstieg um rund 15 %.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 61 Strecken knapp über dem Vorjahreswert. Zuwächse gab es in zahlreiche Länder, u.a. auch nach Italien oder Österreich, Rückgänge u.a. nach Spanien oder Großbritannien.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist gering. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen wird, liegt in diesem Jahr bei 88 %. Dabei werden Gesellschaften, die unter mehreren Fluggesellschaftskürzeln fliegen, wie z.B. Transavia/Transavia (France), Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, Ryanair/Lauda und Corendon/Corendon Dutch als eine Gesellschaft zusammengefasst. So werden dieses Jahr von den 940 unterschiedlichen Strecken 823 von nur einem Low Cost Carrier befliegen. Lediglich auf rund 110 Strecken fliegen 2 und auf weniger als 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 mehr als 6.680 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2019 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 60 Flüge mehr. Die Zahl der Flüge ist somit um 1 % zurückgegangen, gleichzeitig hat sich die Anzahl der angebotenen Sitze um 0,1 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um 1,5 % angestiegen. Dies bedeutet eine leichte Netzausdehnung bei einer gleichen Anzahl an Sitzplätzen und einem geringfügigeren Frequenzangebot. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2019 bei 7 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 28, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 6.683 Flügen wurden im Mittel 164 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 diesem Jahr sollte 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. 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 Sommerflugplan mit 1.709 Flügen deutlich niedriger ist als im Winterflugplan: 26 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 61 Strecken nur rund 6 % aller Strecken ausmacht.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Italien mit 1.193 bzw. 666 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Großbritannien liegt an vierter Stelle vor Griechenland und Österreich. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Frankreich, die Schweiz, und Kroatien vor Portugal und Irland. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 49 Ländern. Ein Ausbau ist in einige Länder, wie z.B. nach Italien oder Österreich erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es neue Angebote nach Slovenien. Jamaica, Namibia oder Mauritius werden dagegen nicht mehr angefliegen.

- **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 Sommerflugplan 2019 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im Jahr 2017 begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. Zum Sommerflugplan 2019 kommen hier Ryanair auf 31 und Wizz auf 3 Strecken. Düsseldorf kommt durch eine Erhöhung des Angebots, besonderes durch Eurowings und Lauda, auf über

1.100 Starts pro Woche und liegt damit weiterhin auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Berlin-Tegel folgt vor Köln-Bonn, Stuttgart und Hamburg. Dabei hat das Low Cost Angebot besonders in Hahn, Weeze, Köln und Berlin-Schönefeld abgenommen, auf einigen anderen deutschen Flughäfen, wie z.B. auch in Stuttgart, München, Dortmund oder Memmingen, hat es zugenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Weeze oder Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt, wo allerdings Ryanair auch das Flugangebot deutlich reduziert hat

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 früher 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 der Umstrukturierung und eines generellen Streckenwachstums mussten neue Strecken mit in die Untersuchung aufgenommen werden, die im Herbst 2019 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 8. Oktober 2019 gewählt worden.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2019 bei den Fluggesellschaften zwischen 44 € und 111 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 38 und 100 Euro brutto. Dies ist ein Anstieg der Preise. Gründe für die Preiserhöhungen sind u.a. steigende Kosten, verursacht teilweise durch höhere Kerosinpreise.
- **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. 73 € und 213 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 21 € und rund 44 € 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).

Passagiernachfrage

Im ersten Halbjahr 2019 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 118 Mio. Passagiere gezählt worden. 38,7 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 32,8 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil sehr gering, 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.

Entgegen dem Flugbewegungswachstum hat sich das positive Passagierwachstum der letzten Jahre auch im ersten Halbjahr 2019 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, bzw. auch Tochtergesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Auch wenn die meisten der Tochterunternehmen über einen eigenen 2-Letter IATA-Code verfügen, fliegen sie oft unter dem Kürzel der Muttergesellschaft und erschweren so eine eindeutige Identifizierung. Allerdings wird 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 Liniencarriern, 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), Flotte: 16 Flugzeuge (B737:13, B767:3)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Easyjet Europe (EC) (www.easyjet.com), Flotte: 135 Flugzeuge (A319: 45, A320: 90)
Easyjet Switzerland (DS) (www.easyjet.com), Flotte: 28 Flugzeuge (A319: 7, A320: 21)
Eurowings Europe (E2) (www.eurowings.com), Flotte: 20 Flugzeuge (A319: 9, A320: 11)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 91 Flugzeuge (B737: 77, B757: 11, A321: 2, A330: 1)
Norwegian UK (DI) (norwegian.com/uk), Flotte: 12 Flugzeuge (B787; 12)
Norwegian Norway (DH) (norwegian.com), Flotte: 31 Flugzeuge (B737; 31)
Wizz UK (W9) (www.wizzair.com), Flotte: 11 Flugzeuge (A320: 4, A321: 7)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 43 Flugzeuge (B737: 43)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 43 Flugzeuge (B737: 43)

Insgesamt ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften durch die Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften leicht angestiegen. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist zunächst von WOW übernommen worden, aber auch WOW hat im März 2019 den Flugbetrieb eingestellt. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die unter dem Namen Etihad Regional weiter geführt worden ist und Ende 2017 ebenfalls den Flugverkehr eingestellt hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde 2018 von Lauda übernommen. Inzwischen gehört Lauda vollständig zu Ryanair. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen. 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. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gibt es nun auch ein Angebot dieser Gesellschaft von Berlin aus.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit fast 17.000 Starts in einer Juliwoche 2019 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot in Europa gegenüber dem Vorjahr um 11% erhöht hat. Hinzu kommt ihr Engagement bei Lauda, sodass die Gesellschaften zusammen mehr als 17.600 Flüge anbieten. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit rund 13.100 Starts, die europaweit das Angebot um fast 5 % ausgedehnt hat. Während bei Ryanair fast 500 Strecken hinzugekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz um rund 150 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Eurowings, die ihr Angebot um 2,5 % auf rund 5.100 Flüge reduziert hat. Auf den Plätzen vier bis acht folgen Vueling, Wizz, Norwegian, flybe und Jet2, mit jeweils mehr als 2.300 Starts. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 5 Flüge anbietet, sind es bei flybe mit 10 Flügen mehr als doppelt so viele.

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 oder Niki Konkurs anmelden. flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz oder Easyjet immer größer. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Sommer leicht zugenommen und liegt bei rund 25 %. Insgesamt gibt es einen weiteren Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit fast 13.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2019 nahezu 1.500 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 10.800 Starts, sowie Italien und Deutschland mit rund 7.800, bzw. 6.700 Flügen. Auf Rang 5 liegt Frankreich mit ca. 6.000 Starts.

Von den insgesamt mehr als 10.000 unterschiedlichen Strecken werden ca. 84 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt rund 1.500 Strecken, auf denen 2 und auf knapp 160 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 2.519 Starts im Sommer 2019 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (+ 2 %), gefolgt von Dublin und London-Gatwick (s. Abb. 4), bedingt durch eine hohe Anzahl von Angeboten der Gesellschaften Vueling und Ryanair, aber auch Easyjet, Norwegian und Wizz bieten von dort Flüge an. Es folgen Palma und London-Stansted auf den Plätzen 4 und 5 mit mehr als 1.600 LCC Starts pro Woche im Juli 2019. Auf den Plätzen sechs bis zehn befinden sich Manchester, London-Luton, Amsterdam, Düsseldorf und Malaga sowie Berlin Tegel auf Platz 11 mit über 1.000 Starts pro Woche im Low Cost Segment. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam beträgt der Anteil der Low Cost Flüge inzwischen über 23 %. Insgesamt werden von den Londoner Flughäfen fast 4.700 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, Köln/Bonn, Stuttgart und Hamburg auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 600 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 34 % der Flüge in einer Sommerflugplanperiode (s. Abb. 5), ein ähnlicher Wert wie in Deutschland. Rund 66 % 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.

Seit einiger 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, die jedoch seit dem Frühjahr stillgelegt ist, erneut diesen Markt zu erschließen (siehe folgende Tabelle). So ergeben sich für den September 2019 insgesamt 971 Flüge dieser Gesellschaft auf 54 Strecken nach Nordamerika und Asien. Dies sind knapp 2 % mehr Flüge als 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 zunächst mit Barcelona und Paris und danach mit Rom und Madrid weitere große Abflugorte in Europa hinzugekommen, wobei u.a. ein direkter Wettbewerb mit Air France, Delta Air Lines oder American Airlines besteht. Mit Athen ist in jüngster Zeit ein weiterer Großflughafen in Europa hinzugekommen. 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 oder Newburgh, in das Interkontnetz von Norwegian eingebunden werden. Aufgrund des aktuellen Flugverbots der B737Max gibt es Probleme, geeignetes Fluggerät zu finden. So sind diverse Angebote z.Z. nicht buchbar.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im September 2019 knapp 160 Starts, die in Düsseldorf beginnen und nach Bangkok in Asien sowie u.a. nach Mexiko, Kuba, in die Dominikanische Republik sowie in die USA führen. Dies sind über

20% weniger als noch vor einem Jahr. Keine Langstrecken-Angebote gibt es mehr ab München und Köln. Geflogen wird vorwiegend mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen.

Mit Scoot fliegt auch wieder ein asiatischer Low Cost Carrier zwischen Singapur und Athen, bzw. Berlin.

| | Sep 19 | Starts |
|-----------|--|--------------|
| Norwegian | Dublin - Providence | 18 |
| Norwegian | Dublin - Newburgh | 34 |
| Norwegian | Dublin - Toronto John C Munro Hamilton | 6 |
| Norwegian | London Gatwick - Austin-Bergstrom | 12 |
| Norwegian | London Gatwick - Boston Logan | 30 |
| Norwegian | London Gatwick - Denver Intl | 12 |
| Norwegian | London Gatwick - Buenos Aires Ministro Pistarini | 30 |
| Norwegian | London Gatwick - Rio de Janeiro | 18 |
| Norwegian | London Gatwick - New York J F K | 76 |
| Norwegian | London Gatwick - Los Angeles | 30 |
| Norwegian | London Gatwick - Orlando | 29 |
| Norwegian | London Gatwick - Miami | 30 |
| Norwegian | London Gatwick - Chicago O'Hare | 18 |
| Norwegian | London Gatwick - Seattle/Tacoma | 18 |
| Norwegian | London Gatwick - San Francisco | 22 |
| Norwegian | London Gatwick - Tampa | 8 |
| Norwegian | Amsterdam - New York J F K | 30 |
| Norwegian | Stockholm Arlanda - Bangkok | 5 |
| Norwegian | Stockholm Arlanda - Fort Lauderdale | 8 |
| Norwegian | Stockholm Arlanda - New York J F K | 18 |
| Norwegian | Stockholm Arlanda - Los Angeles | 12 |
| Norwegian | Stockholm Arlanda - Oakland | 13 |
| Norwegian | Athens Intl Eleftherios Venizelos - New York J F K | 18 |
| Norwegian | Barcelona - Newark Liberty | 30 |
| Norwegian | Barcelona - Fort Lauderdale | 8 |
| Norwegian | Barcelona - Los Angeles | 26 |
| Norwegian | Barcelona - Oakland | 14 |
| Norwegian | Barcelona - Chicago O'Hare | 17 |
| Norwegian | Paris Charles de Gaulle - Boston Logan | 18 |
| Norwegian | Paris Charles de Gaulle - Denver Intl | 13 |
| Norwegian | Paris Charles de Gaulle - Fort Lauderdale | 13 |
| Norwegian | Paris Charles de Gaulle - New York J F K | 30 |
| Norwegian | Paris Charles de Gaulle - Los Angeles | 34 |
| Norwegian | Paris Charles de Gaulle - Orlando | 8 |
| Norwegian | Paris Charles de Gaulle - Oakland | 17 |
| Norwegian | Copenhagen - Bangkok | 4 |
| Norwegian | Copenhagen - Fort Lauderdale | 9 |
| Norwegian | Copenhagen - New York J F K | 17 |
| Norwegian | Copenhagen - Los Angeles | 13 |
| Norwegian | Copenhagen - Orlando | 5 |
| Norwegian | Copenhagen - Oakland | 8 |
| Norwegian | Rome Fiumicino - Boston Logan | 18 |
| Norwegian | Rome Fiumicino - Newark Liberty | 30 |
| Norwegian | Rome Fiumicino - Los Angeles | 17 |
| Norwegian | Rome Fiumicino - Oakland | 12 |
| Norwegian | Madrid Barajas - Boston Logan | 12 |
| Norwegian | Madrid Barajas - New York J F K | 30 |
| Norwegian | Madrid Barajas - Los Angeles | 18 |
| Norwegian | Oslo - Bangkok | 4 |
| Norwegian | Oslo - Fort Lauderdale | 9 |
| Norwegian | Oslo - New York J F K | 21 |
| Norwegian | Oslo - Los Angeles | 9 |
| Norwegian | Oslo - Orlando | 4 |
| Norwegian | Oslo - Oakland | 8 |
| Eurowings | Dusseldorf - Samana | 4 |
| Eurowings | Dusseldorf - Bangkok | 13 |
| Eurowings | Dusseldorf - Cancun | 13 |
| Eurowings | Dusseldorf - Newark Liberty | 26 |
| Eurowings | Dusseldorf - Havana | 4 |
| Eurowings | Dusseldorf - New York J F K | 27 |
| Eurowings | Dusseldorf - Las Vegas | 13 |
| Eurowings | Dusseldorf - Miami | 13 |
| Eurowings | Dusseldorf - Puerto Plata | 8 |
| Eurowings | Dusseldorf - Punta Cana | 13 |
| Eurowings | Dusseldorf - Fort Myers Sw Florida | 12 |
| Eurowings | Dusseldorf - Varadero | 13 |
| Scoot | Athens Intl Eleftherios Venizelos - Singapore Changi | 19 |
| Scoot | Berlin Tegel - Singapore Changi | 18 |
| | Gesamt | 1.167 |

Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Nahezu 20 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** der deutschen Low Cost Verkehrsentwicklung bezeichnen, die insgesamt 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** bzw. „**Neue 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, änderte **Germanwings** ihre bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. So hat Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bot bereits im Winterflugplan 2018/2019 von dort 24 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** ihre Basis in München wieder geschlossen und bietet nur noch wenige Flüge von Berlin an.

Gefördert wurde die Expansion von **Eurowings** u.a. durch den Konkurs von **Air Berlin** im Herbst 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 (LGW) unter einer 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 Ferienebiete, z.B. nach Mallorca wurden 2017 auf die Tochter Niki übertragen. Flugzeuge, die früher auf anderen Verbindungen eingesetzt waren, sind ab 2017 an den Wettbewerber Eurowings verleast worden, der nun über ein zusätzliches großes Potential an Flugzeugen verfügte und diese u.a. genutzt hatte, 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. Gleichzeitig entstanden dadurch aber auch Überkapazitäten im Markt. Inzwischen hat Eurowings das Flugangebot in Deutschland gegenüber dem letzten Jahr um rund 3,5% reduziert, darunter auch die Langstreckenverkehre nach Südamerika.

Nicht nur Eurowings 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, waren es danach Hamburg, Nürnberg und schließlich Frankfurt. Mit dem Ausbau in Köln begann Ryanair mit der Verbindung nach Berlin auch wieder, innerdeutschen Low Cost Verkehr anzubieten, den die Gesellschaft 2011 mit der Einführung der Luftverkehrssteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellte sie sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den sie lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wurde im Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen, der in diesem Sommerflugplan mit 31 Strecken einen etwas geringeren Umfang wie letztes Jahr aufweist, dafür aber mit 172 Starts eine höhere Fluganzahl. 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. Eine neue Maßnahme zur Beschleunigung des Boarding-Vorgangs liegt u.a. in einer geänderten Handgepäckregel, bei der nach Buchung eines „Nur“-Flugpreises ohne Zusatzoptionen nur noch eine kleine Handtasche kostenlos mitgeführt werden darf anstelle eines früher möglichen 10-kg Handgepäckkoffers.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Lauda** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erweitert worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliches Wachstum verschaffen, denn dadurch bekommt Ryanair u.a. Zugang zu Touristik-Märkten, die ihnen bisher verschlossen waren. Lauda hatte im Frühjahr 2018 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 ist eine ungarische Fluggesellschaft mit Ryanair-ähnlichen Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen, wie insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Sie 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 bei 23 % oder Kopenhagen bei 29 % und mehr liegen. Selbst in Paris, Wien und Madrid liegt der Anteil noch deutlich über 15 %.

Easyjet ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit dem 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 insbesondere 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 aus der Insolvenzmasse übernommen hat. Aktuell hat Easyjet das Streckennetz in Deutschland im Sommerflugplan 2019 noch einmal um rund 17 % gegenüber dem letzten Jahr erhöht. Kürzlich ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Vorfeld des Brexit zu positionieren.

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. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen u.a. in die Karibik und den USA. Ab April 2018 folgten Langstreckenangebote auch vom Flughafen München nach Nord- und Südamerika. Dafür sind die Langstreckenverkehre in Köln zum Winterflugplan eingestellt worden. Im Sommer 2019 sind auch diese Verkehre wieder eingestellt worden und es gibt nur noch entsprechende Angebote ab Düsseldorf. So gibt es insgesamt nur noch 12 Langstrecken gegenüber 26 im letzten Sommer.

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. Dieser Markt wird seitdem permanent ausgebaut, nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gibt es seit einiger Zeit Interkontinentalflüge nach Amerika von Norwegian auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom, Madrid und ab diesem Jahr auch von Athen aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh. 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. Nachdem jedoch Eurowings das Engagement in Düsseldorf stark ausgebaut hat und mittlerweile auch ihre Langstreckenverkehre nach Düsseldorf verlagert hat, reduziert Norwegian das Flugangebot dort. Ein neues Ziel ist mittlerweile Buenos Aires. Hierfür hat Norwegian mit Norwegian Air Argentina eine weitere Tochtergesellschaft gegründet, um von dort aus auch inländische Verkehre in Argentinien durchführen zu können. Generell hatte der British Airways Mutterkonzern IAG eine Zeit lang ein Interesse an der Übernahme von Norwegian. Aufgrund diverser Schwierigkeiten, u.a. wegen des Flugverbots der B737Max, verringert Norwegian im aktuellen Sommerflugplan ihr Angebot in Europa um rund 8%.

| Low Cost Verkehre in Deutschland | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|-----------------|-------------|--------------|
| | | 07/2019 | | | 07/2018 | | | Veränderung (%) | | |
| Rang | Fluggesellschaft | Starts | Sitze | Strecken* | Starts | Sitze | Strecken* | Starts | Sitze | Strecken* |
| 1 | Eurowings | 3.129 | 467.187 | 381 | 3.246 | 478.957 | 390 | -3,6 | -2,5 | -2,3 |
| 2 | Ryanair/Lauda | 1.509 | 282.924 | 345 | 1.539 | 290.349 | 344 | -1,9 | -2,6 | 0,3 |
| | Ryanair | 1.256 | 237.384 | 300 | 1.269 | 239.841 | 305 | -1,0 | -1,0 | -1,6 |
| 3 | Easyjet | 1.147 | 194.868 | 135 | 1.095 | 186.492 | 115 | 4,7 | 4,5 | 17,4 |
| 4 | Wizz | 314 | 59.292 | 97 | 271 | 51.080 | 80 | 15,9 | 16,1 | 21,3 |
| | Lauda | 253 | 45.540 | 45 | 270 | 50.508 | 39 | -6,3 | -9,8 | 15,4 |
| 5 | Norwegian Air Shuttle/Int. | 104 | 19.308 | 19 | 115 | 21.390 | 31 | -9,6 | -9,7 | -38,7 |
| 6 | flybe | 101 | 8.318 | 11 | 116 | 9.478 | 14 | -12,9 | -12,2 | -21,4 |
| 7 | Corendon | 96 | 17.775 | 31 | 42 | 7.884 | 13 | 128,6 | 125,5 | 138,5 |
| 8 | Vueling | 80 | 14.716 | 11 | 75 | 12.128 | 11 | 6,7 | 21,3 | 0,0 |
| 9 | Air Baltic | 71 | 9.263 | 9 | 63 | 6.549 | 8 | 12,7 | 41,4 | 12,5 |
| 10 | Aer Lingus | 60 | 10.440 | 5 | 70 | 12.180 | 7 | -14,3 | -14,3 | -28,6 |
| | Norwegian Air International | 55 | 10.206 | 13 | 73 | 13.578 | 24 | -24,7 | -24,8 | -45,8 |
| | Norwegian Air Shuttle | 49 | 9.102 | 6 | 42 | 7.812 | 7 | 16,7 | 16,5 | -14,3 |
| 11 | Blue Air | 21 | 3.024 | 6 | 23 | 3.601 | 6 | -8,7 | -16,0 | 0,0 |
| 12 | HOP! | 18 | 1.558 | 4 | 25 | 2.108 | 4 | -28,0 | -26,1 | 0,0 |
| 13 | Pobeda | 14 | 2.646 | 5 | 14 | 2.646 | 6 | 0,0 | 0,0 | -16,7 |
| 14 | Volotea | 8 | 1.062 | 4 | 10 | 1.350 | 5 | -20,0 | -21,3 | -20,0 |
| 15 | Air Arabia Maroc | 5 | 870 | 3 | 7 | 1.134 | 4 | -28,6 | -23,3 | -25,0 |
| 16 | Scoot | 4 | 1.316 | 1 | 4 | 1.000 | 1 | 0,0 | 31,6 | 0,0 |
| 17 | Transavia (France) | 2 | 378 | 1 | 2 | 378 | 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Transavia | 0 | 0 | 0 | 3 | 487 | 1 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| | Jet2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 296 | 1 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| | WOW | 0 | 0 | 0 | 24 | 4.498 | 3 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| | Summe | 6.683 | 1.094.945 | 1.068 | 6.746 | 1.093.985 | 1.045 | -0,9 | 0,1 | 2,2 |

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor 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 werden mehrfach gezählt

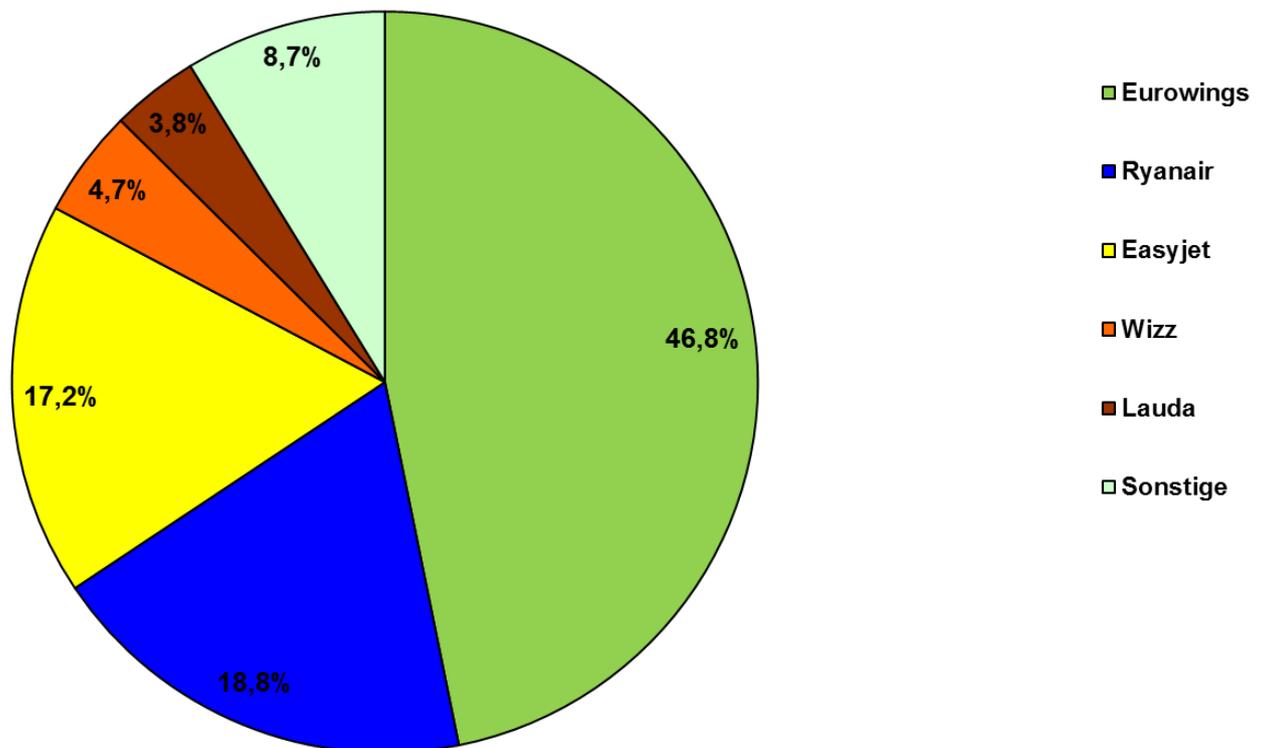


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2019)**

| Low Cost Verkehre in Deutschland | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------|--------------|------------------|------------|--------------|------------------|------------|-----------------|------------|------------|
| | | 07/2019 | | | 07/2018 | | | Veränderung (%) | | |
| Rang | Zielland | Starts | Sitzplätze | Strecken | Starts | Sitzplätze | Strecken | Starts | Sitzplätze | Strecken |
| 1 | Deutschland | 1.709 | 246.606 | 61 | 1.895 | 272.404 | 60 | -9,8 | -9,5 | 1,7 |
| 2 | Spanien | 1.193 | 215.535 | 132 | 1.250 | 223.758 | 141 | -4,6 | -3,7 | -6,4 |
| 3 | Italien | 666 | 112.671 | 140 | 588 | 100.655 | 130 | 13,3 | 11,9 | 7,7 |
| 4 | Großbritannien | 582 | 88.099 | 63 | 655 | 99.828 | 74 | -11,1 | -11,7 | -14,9 |
| 5 | Griechenland | 257 | 44.782 | 76 | 238 | 41.361 | 82 | 8,0 | 8,3 | -7,3 |
| 6 | Österreich | 236 | 35.769 | 17 | 216 | 31.534 | 15 | 9,3 | 13,4 | 13,3 |
| 7 | Frankreich | 195 | 29.762 | 40 | 188 | 27.654 | 37 | 3,7 | 7,6 | 8,1 |
| 8 | Schweiz | 178 | 26.583 | 12 | 208 | 31.491 | 13 | -14,4 | -15,6 | -7,7 |
| 9 | Kroatien | 163 | 27.162 | 51 | 138 | 22.288 | 51 | 18,1 | 21,9 | 0,0 |
| 10 | Portugal | 138 | 25.322 | 31 | 148 | 26.943 | 34 | -6,8 | -6,0 | -8,8 |
| 11 | Irland | 129 | 23.172 | 11 | 142 | 25.584 | 14 | -9,2 | -9,4 | -21,4 |
| 12 | Türkei | 114 | 20.559 | 37 | 50 | 9.192 | 18 | 128,0 | 123,7 | 105,6 |
| 13 | Rumänien | 107 | 18.580 | 32 | 99 | 17.309 | 29 | 8,1 | 7,3 | 10,3 |
| 14 | Ungarn | 99 | 17.958 | 11 | 93 | 16.626 | 10 | 6,5 | 8,0 | 10,0 |
| 15 | Polen | 99 | 17.325 | 20 | 106 | 18.162 | 23 | -6,6 | -4,6 | -13,0 |
| 16 | Schweden | 85 | 13.535 | 13 | 68 | 10.915 | 10 | 25,0 | 24,0 | 30,0 |
| 17 | Lettland | 74 | 10.345 | 10 | 72 | 8.885 | 10 | 2,8 | 16,4 | 0,0 |
| 18 | Dänemark | 69 | 11.777 | 6 | 60 | 10.503 | 5 | 15,0 | 12,1 | 20,0 |
| 19 | Serbien | 66 | 11.226 | 17 | 34 | 5.841 | 15 | 94,1 | 92,2 | 13,3 |
| 20 | Bulgarien | 53 | 10.076 | 15 | 49 | 9.512 | 14 | 8,2 | 5,9 | 7,1 |
| 21 | Marokko | 49 | 8.958 | 23 | 47 | 8.649 | 22 | 4,3 | 3,6 | 4,5 |
| 22 | Ukraine | 48 | 8.889 | 16 | 40 | 7.200 | 11 | 20,0 | 23,5 | 45,5 |
| 23 | Norwegen | 44 | 8.112 | 6 | 33 | 6.144 | 6 | 33,3 | 32,0 | 0,0 |
| 24 | Bosnien | 34 | 5.844 | 14 | 27 | 4.398 | 11 | 25,9 | 32,9 | 27,3 |
| 25 | Niederlande | 34 | 5.610 | 3 | 43 | 6.829 | 4 | -20,9 | -17,9 | -25,0 |
| 26 | Mazedonien | 32 | 6.488 | 14 | 23 | 5.140 | 9 | 39,1 | 26,2 | 55,6 |
| 27 | Belgien | 25 | 2.869 | 2 | 25 | 3.077 | 2 | 0,0 | -6,8 | 0,0 |
| 28 | USA | 23 | 6.577 | 5 | 19 | 5.278 | 7 | 21,1 | 24,6 | -28,6 |
| 29 | Litauen | 22 | 3.765 | 9 | 23 | 3.795 | 8 | -4,3 | -0,8 | 12,5 |
| 30 | Tschechien | 21 | 3.514 | 3 | 32 | 5.162 | 4 | -34,4 | -31,9 | -25,0 |
| 31 | Finnland | 16 | 2.826 | 2 | 11 | 1.908 | 1 | 45,5 | 48,1 | 100,0 |
| 32 | Rußland | 14 | 2.646 | 5 | 14 | 2.646 | 6 | 0,0 | 0,0 | -16,7 |
| 33 | Israel | 13 | 2.400 | 4 | 10 | 1.818 | 3 | 30,0 | 32,0 | 33,3 |
| 34 | Estland | 11 | 1.867 | 3 | 6 | 1.006 | 3 | 83,3 | 85,6 | 0,0 |
| 35 | Zypern | 9 | 1.608 | 4 | 6 | 1.029 | 4 | 50,0 | 56,3 | 0,0 |
| 36 | Georgien | 9 | 1.620 | 3 | 9 | 1.620 | 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 37 | Montenegro | 9 | 1.602 | 4 | 8 | 1.314 | 5,0 | 12,5 | 21,9 | -20,0 |
| 38 | Malta | 8 | 1.512 | 4 | 8 | 1.512 | 4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 39 | Albanien | 7 | 1.128 | 3 | 1 | 168 | 1 | 600,0 | 571,4 | 200,0 |
| 40 | Moldavien | 7 | 1.260 | 3 | 2 | 360 | 1 | 250,0 | 250,0 | 200,0 |
| 41 | Dom. Republik | 6 | 1.860 | 3 | 7 | 2.050 | 4 | -14,3 | -9,3 | -25,0 |
| 42 | Luxemburg | 6 | 1.068 | 2 | 2 | 336 | 1 | 200,0 | 217,9 | 100,0 |
| 43 | Kuba | 4 | 1.240 | 2 | 4 | 1.240 | 3 | 0,0 | 0,0 | -33,3 |
| 44 | Island | 4 | 672 | 2 | 28 | 5.164 | 5 | -85,7 | -87,0 | -60,0 |
| 45 | Singapur | 4 | 1.316 | 1 | 4 | 1.000 | 1 | 0,0 | 31,6 | 0,0 |
| 46 | Mexiko | 3 | 930 | 1 | 5 | 1.430 | 3 | -40,0 | -35,0 | -66,7 |
| 47 | Slovenien | 3 | 498 | 1 | 0 | 0 | 0 | --- | --- | --- |
| 48 | Thailand | 3 | 918 | 1 | 3 | 930 | 2 | 0,0 | -1,3 | -50,0 |
| 49 | Tunesien | 3 | 504 | 2 | 3 | 477 | 2 | 0,0 | 5,7 | 0,0 |
| 50 | Jamaika | 0 | 0 | 0 | 2 | 620 | 1 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| 51 | Mauritius | 0 | 0 | 0 | 2 | 620 | 2 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| 52 | Namibia | 0 | 0 | 0 | 2 | 620 | 2 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| | Summe | 6.683 | 1.094.945 | 940 | 6.746 | 1.093.985 | 926 | -0,9 | 0,1 | 1,5 |

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

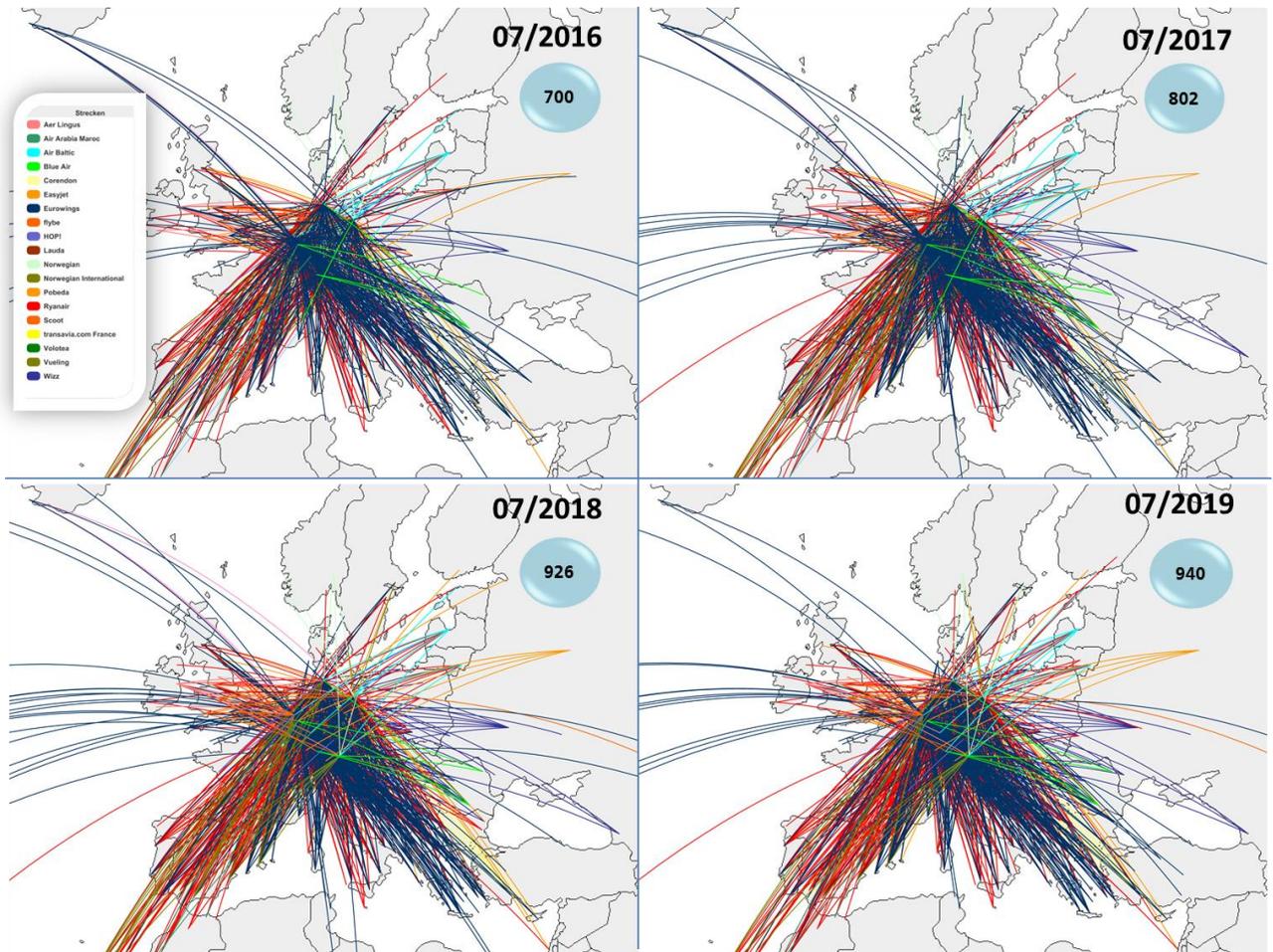


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

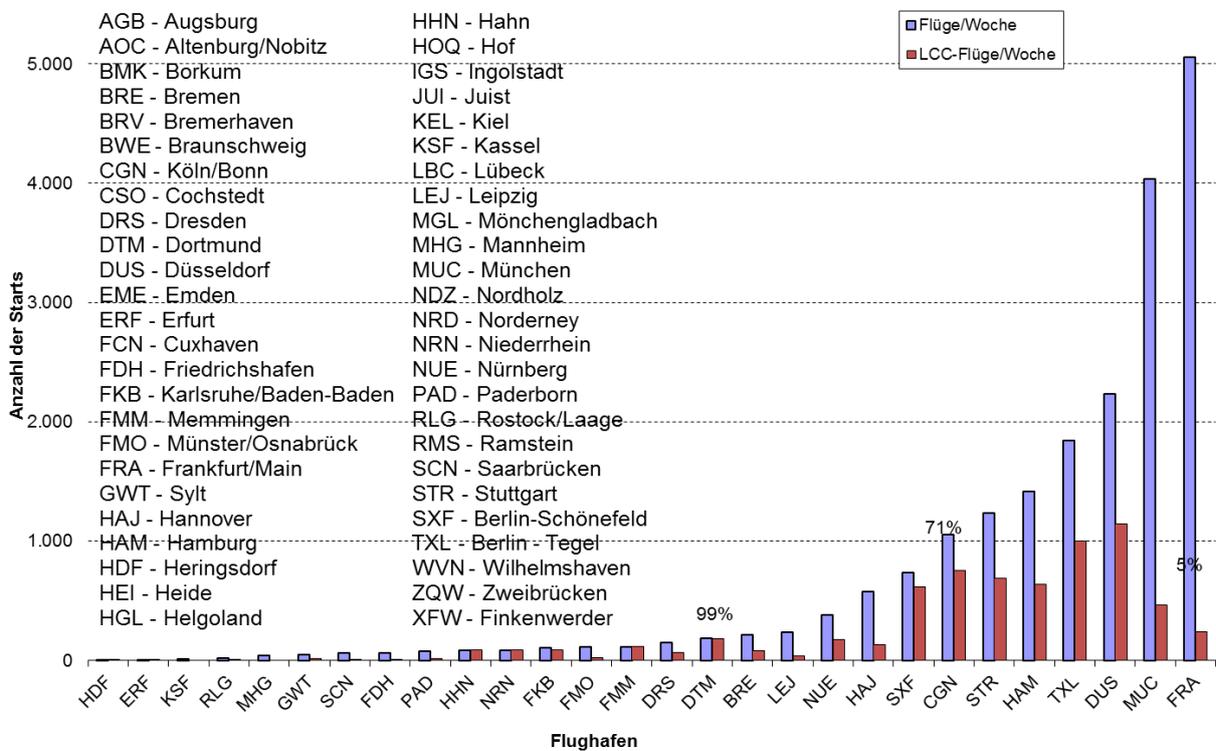


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2019

| Low Cost Markt in Deutschland | | | |
|-------------------------------|--|---------------|--------------------------|
| Flughafen | Passagiere im 1. Halbjahr 2019 (in Tsd.) | | Anteil % LC an gesamt |
| | Gesamt | LC | |
| TXL | 11.790 | 6.323 | 53,6 |
| DUS | 11.966 | 5.378 | 44,9 |
| SXF | 5.659 | 5.027 | 88,8 |
| CGN | 5.606 | 4.126 | 73,6 |
| HAM | 8.228 | 3.897 | 47,4 |
| STR | 5.793 | 3.078 | 53,1 |
| MUC | 22.720 | 2.533 | 11,1 |
| FRA | 33.588 | 1.815 | 5,4 |
| DTM | 1.269 | 1.199 | 94,5 |
| NUE | 1.800 | 934 | 51,9 |
| FMM | 829 | 825 | 99,5 |
| HHN | 722 | 721 | 99,9 |
| NRN | 592 | 592 | 100,0 |
| FKB | 595 | 570 | 95,8 |
| HAJ | 2.782 | 556 | 20,0 |
| BRE | 1.051 | 429 | 40,8 |
| DRS | 716 | 281 | 39,3 |
| LEJ | 1.130 | 189 | 16,7 |
| FMO | 395 | 84 | 21,2 |
| FDH | 205 | 58 | 28,1 |
| PAD | 286 | 58 | 20,1 |
| SCN | 131 | 26 | 19,7 |
| RLG | 48 | 2 | 4,1 |
| ERF | 56 | 1 | 2,1 |
| Gesamt | 117.957 | 38.701 | 32,8 |

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2019 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

| Low Cost Angebote in Europa | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|---------------|-------------------|---------------|
| Rang | Fluggesellschaft | 07/2019 | | |
| | | Starts | Sitze | Strecken* |
| 1 | Ryanair/Lauda | 17.663 | 3.330.981 | 3.728 |
| | Ryanair | 16.849 | 3.184.461 | 3.578 |
| 2 | Easyjet | 13.130 | 2.277.685 | 1.875 |
| 3 | Eurowings | 5.121 | 777.241 | 760 |
| 4 | Vueling | 5.064 | 936.042 | 613 |
| 5 | Wizz/Wizz UK | 4.538 | 900.396 | 1.210 |
| | Wizz | 4.131 | 813.850 | 1.137 |
| 6 | Norwegian/Int/UK | 4.070 | 791.880 | 772 |
| 7 | Flybe | 3.505 | 271.768 | 345 |
| 8 | Jet 2 | 2.460 | 475.088 | 652 |
| | Norwegian | 2.315 | 452.822 | 413 |
| 9 | Aer Lingus | 2.243 | 340.121 | 206 |
| 10 | Volotea | 1.805 | 253.971 | 601 |
| | Norwegian Air International | 1.676 | 313.418 | 346 |
| 11 | Air Baltic | 1.354 | 153.885 | 166 |
| 12 | HOP! | 1.321 | 124.782 | 221 |
| 13 | Transavia/Transavia France | 2.234 | 409.689 | 388 |
| | Transavia | 1.306 | 234.297 | 233 |
| 14 | Pobeda | 1.133 | 214.137 | 188 |
| | Transavia.France | 928 | 175.392 | 155 |
| | Lauda | 814 | 146.520 | 150 |
| 15 | Blue Air | 607 | 97.593 | 139 |
| | Wizz UK | 407 | 86.546 | 73 |
| 16 | Corendon/Corendon Dutch | 510 | 95.184 | 231 |
| | Corendon | 395 | 73.449 | 160 |
| 17 | Blue Panorama | 393 | 75.623 | 123 |
| 18 | Air Arabia Maroc | 161 | 28.014 | 53 |
| 19 | flydubai | 138 | 24.312 | 23 |
| | Corendon Dutch | 115 | 21.735 | 71 |
| | Norwegian Air UK | 79 | 25.640 | 13 |
| 20 | Scoot | 9 | 2.961 | 2 |
| | Summe | 67.459 | 11.581.353 | 12.296 |

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2019 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

| Low Cost Angebote in Europa | | | | |
|-----------------------------|----------------|---------------|-------------------|---------------|
| Rang | Land | 07/2019 | | |
| | | Starts | Sitzplätze | Strecken |
| 1 | Großbritannien | 12.953 | 2.024.667 | 1.497 |
| 2 | Spanien | 10.807 | 1.993.674 | 1.316 |
| 3 | Italien | 7.782 | 1.379.240 | 1.292 |
| 4 | Deutschland | 6.683 | 1.094.945 | 940 |
| 5 | Frankreich | 6.049 | 957.122 | 1.000 |
| 6 | Irland | 2.381 | 403.006 | 244 |
| 7 | Griechenland | 1.926 | 344.664 | 514 |
| 8 | Portugal | 1.790 | 329.798 | 243 |
| 9 | Niederlande | 1.756 | 306.511 | 247 |
| 10 | Polen | 1.499 | 284.794 | 399 |
| 11 | Norwegen | 1.476 | 277.642 | 210 |
| 12 | Schweiz | 1.213 | 208.025 | 169 |
| 13 | Rußland | 1.087 | 200.389 | 166 |
| 14 | Rumänien | 959 | 175.508 | 204 |
| 15 | Schweden | 954 | 174.611 | 184 |
| 16 | Dänemark | 858 | 156.058 | 142 |
| 17 | Belgien | 768 | 139.280 | 135 |
| 18 | Österreich | 736 | 126.291 | 114 |
| 19 | Lettland | 721 | 89.829 | 92 |
| 20 | Kroatien | 692 | 121.099 | 189 |
| 21 | Ungarn | 653 | 126.134 | 120 |
| 22 | Türkei | 447 | 85.120 | 146 |
| 23 | Tschechien | 357 | 63.015 | 66 |
| 24 | Bulgarien | 349 | 67.243 | 95 |
| 25 | Zypern | 297 | 57.192 | 76 |
| 26 | Finnland | 289 | 47.909 | 52 |
| 27 | Litauen | 289 | 47.854 | 75 |
| 28 | Malta | 272 | 50.923 | 85 |
| 29 | Ukraine | 248 | 43.356 | 75 |
| 30 | Serbien | 174 | 30.777 | 50 |
| 31 | Estland | 147 | 18.334 | 23 |
| 32 | Slovakei | 113 | 22.169 | 39 |
| 33 | Albanien | 103 | 18.853 | 23 |
| 34 | Mazedonien | 102 | 20.424 | 41 |
| 35 | Georgien | 94 | 17.248 | 27 |
| 36 | Bosnien | 91 | 16.152 | 30 |
| 37 | Island | 77 | 14.567 | 24 |
| 38 | Luxemburg | 77 | 13.452 | 19 |
| 39 | Montenegro | 56 | 10.332 | 22 |
| 40 | Moldawien | 43 | 7.758 | 13 |
| 41 | Aserbaidshon | 27 | 4.742 | 3 |
| 42 | Slowenien | 25 | 4.141 | 6 |
| 43 | Gibraltar | 18 | 3.078 | 3 |
| 44 | Armenien | 14 | 2.571 | 2 |
| 45 | Weißrussland | 7 | 856 | 2 |
| | Summe | 67.459 | 11.581.353 | 10.414 |

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2019. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

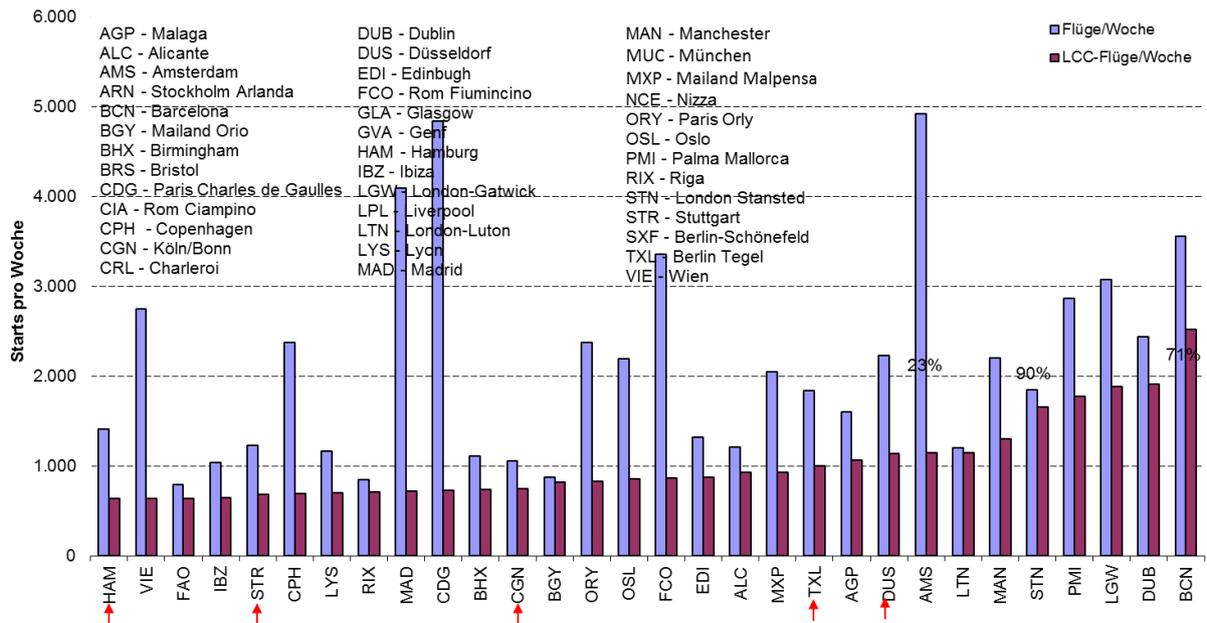


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2019

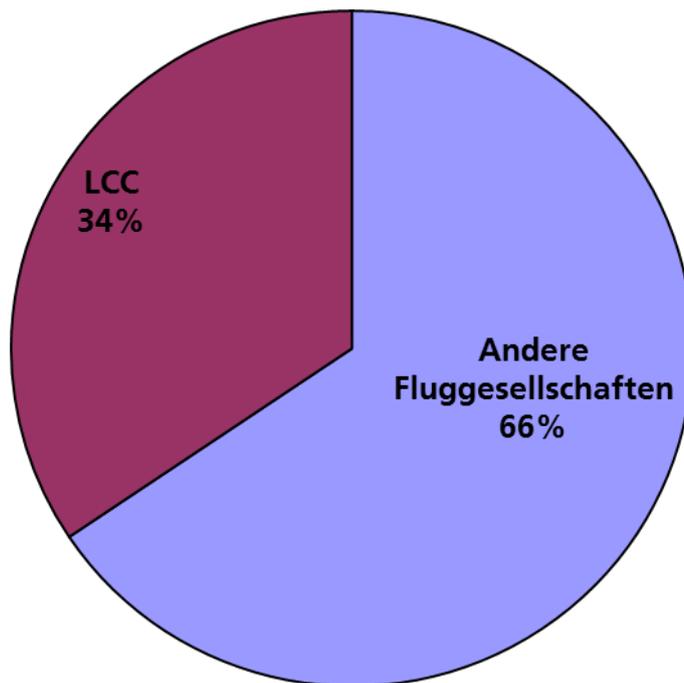


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2019

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