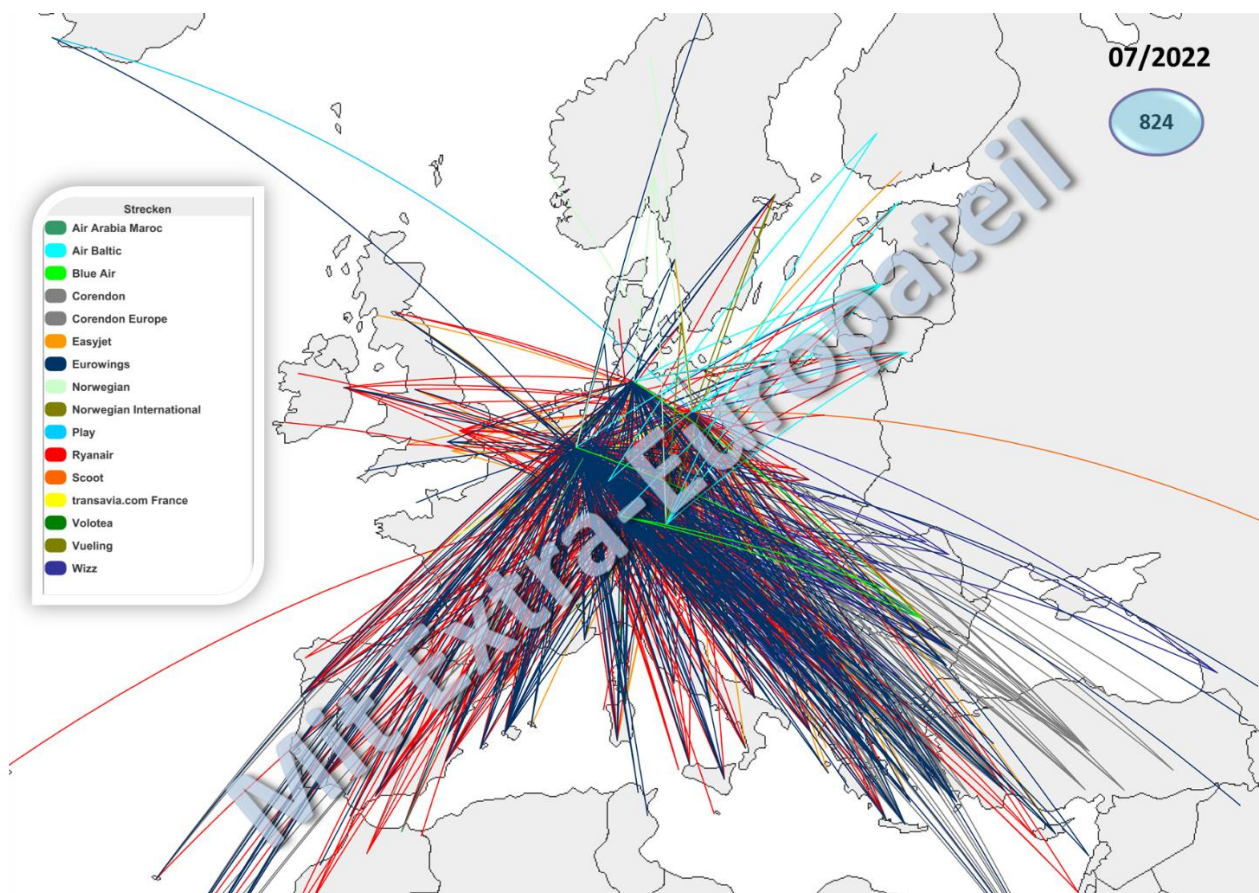


# Low Cost Monitor 2/2022

- Eine Untersuchung des DLR -

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



**Herbst 2022**

# Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 2022

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit vielen 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 2022. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2022. Aufgrund der Corona-Pandemie ist neben dem Linienverkehr auch der Low Cost Verkehr zeitweise fast vollständig zum Erliegen gekommen und hat erst im Sommer 2021 wieder angefangen sich zu erholen. Im Sommer 2022 kam es dann aufgrund von Personalengpässen zu erneuten Problemen im Luftverkehr. Aufgrund kurzfristiger Flugplanänderungen und unvorhergesehener Flugausfälle haben die Flugplandaten, die einem großen Teil der Analysen zugrunde liegen, nur eine eingeschränkte Aussagekraft, sie zeigen jedoch etwas über die Planungen der Gesellschaften. So hat es durchaus Abweichungen zwischen den vorab veröffentlichten Flugplänen und den tatsächlich durchgeführten Flügen gegeben. Teilweise konnten Fluggesellschaften ihre Planungsvorgaben gar nicht erfüllen. Daher sind die Angaben dieses Berichtes nicht unbedingt vergleichbar mit denen vorheriger Ausgaben. Um die lange Zeitreihe der Angaben in den bisher veröffentlichten Low Cost Monitoren nicht zu unterbrechen, sollen zumindest Tendenzen und Planungen aufgezeigt werden, auch wenn sie mit einer Unsicherheit behaftet sind.

## 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 derzeit 14 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. In den vergangenen Jahren sind verstärkt Tochtergesellschaften großer Gesellschaften gegründet worden sind, die auch im aktuellen Sommer an den Flughäfen vertreten. Grundsätzlich können Flüge von Eurowings und Eurowings Europe sowie von Corendon und Corendon (Europe) zusammen betrachtet werden. Ähnliches gilt für Easyjet mit den Tochtergesellschaften Easyjet Switzerland und Easyjet Europe, sowie Ryanair und die Tochter Malta Air, da die Töchter 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):

Air Baltic (BT) ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com)), Flotte: 26 Flugzeuge (A220: 21; A319: 1; A320: 2; F100: 2)

Blue Air (OB) ([www.blueairweb.com](http://www.blueairweb.com)), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 14)

Corendon (XC) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 34 Flugzeuge (B737: 24; A320: 9; A321: 1)

Corendon (Europe) (XR) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 20 Flugzeuge (B737: 18; A320: 2)

Corendon (Dutch) (CD) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)

Easyjet (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 169 Flugzeuge (A319: 56, A320: 104, A321: 9)

*Easyjet Europe (EC) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 133 Flugzeuge (A319: 36, A320: 92, A321: 5)*

*Easyjet Switzerland (DS) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 27 Flugzeuge (A319: 2, A320: 25)*

Eurowings (EW) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 100 Flugzeuge (A319: 31, A320: 65, A220: 2; B737: 2)

*Eurowings Europe (E2) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 18 Flugzeuge (A319: 6, A320: 12)*

*Lauda Europe (LW) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 29 Flugzeuge (A320: 29)*

Norwegian Air (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 39 Flugzeuge (B737: 39)

Norwegian (D8) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 32 Flugzeuge (B737: 29; A320:2; A321:1)

Play (OG) ([www.flyplay.com](http://www.flyplay.com)), Flotte: 6 Flugzeuge (A320: 3; A321: 3)

Pobeda (DP) ([www.pobeda.com](http://www.pobeda.com)), Flotte: 40 Flugzeuge (B737: 40)

Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 269 Flugzeuge (B737: 269); inkl. Malta Air & Buzz: (B737: 476)

*Ryanair UK (RK) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)*

Transavia (France) (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 61 Flugzeuge (B737: 60; A319: 1)  
Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 47 Flugzeuge (B737: 44; A320: 2; A321: 1)  
Vueling (VY) ([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 124 Flugzeuge (A319: 5, A320: 100, A321: 18; A330: 1)  
Volotea (V7) ([www.volotea.com](http://www.volotea.com)), Flotte: 41 Flugzeuge (A319: 20, A320: 21)  
Wizz (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 141 Flugzeuge (A320: 52, A321: 88, A330: 1)  
Wizz UK (W9) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 17 Flugzeuge (A320: 3, A321: 14)  
Wizz Abu Dhabi (5W) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 5 Flugzeuge (A320: 1; A321: 4)

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

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor 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. So könnten 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 mitberücksichtigt 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 Jahr wieder leicht erhöht. In den vergangenen Jahren haben mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, z.B. Lufthansa mit Eurowings, wie auch Air France mit Transavia/ Transavia (France) oder IAG mit Vueling, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Kurz vor der Pandemie hat Ryanair in Malta mit Malta Air eine neue Fluggesellschaft gegründet, die einen Großteil der Flüge ab Deutschland übernehmen soll, aber weiter unter dem Dach von Ryanair fliegt. Scoot, eine Gesellschaft aus Singapur, die in der Vergangenheit vor Corona Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien angeboten hat, ist derzeit auch wieder in Deutschland aktiv. Die bisherigen Langstreckenangebote der Eurowings sind von einer neuen Tochtergesellschaft „Discover“ übernommen worden, die sich auf Touristikverkehre spezialisiert hat. Die Langstreckenverkehre von Norwegian sind dagegen eingestellt worden.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften wieder angestiegen. Allerdings ist die Betrachtung auch unübersichtlicher geworden, da mehrere Gesellschaften begonnen haben, u.a. wegen des Brexits, Tochtergesellschaften zu gründen und innerhalb dieser die Flugzeuge zu verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich ist. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben des Monitors. Ryanair verfügt mit 269 Flugzeugen des Typs 737-800 und B737 Max mit jeweils knapp 190 bzw. 200 Sitzplätzen und weiteren 8 Flugzeugen bei Ryanair UK sowie mit 148 Flugzeugen bei Malta Air, 59 bei Buzz und 29 bei Lauda Europe über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 249; LH-Cargo: 11; LH-Cityline: 48). Auch Easyjet, die als zweite große Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte und ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen verteilt hat, veränderte insgesamt ihren aktuellen Bestand. Insgesamt hat Easyjet (U2) selbst „nur“ 169 Flugzeuge. Hinzu kommen jedoch noch Flugzeuge von Easyjet Europe und Easyjet Switzerland, sodass die Gesellschaft über mehr als 325 Flugzeuge verfügt. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hatte 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 Flügen auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika, Südafrika und Asien angeboten hatte, die in der Coronakrise jedoch eingestellt werden mussten. Im Sommer 2021 ist mit Eurowings Discover ein neues Tochterunternehmen gegründet worden, das von Frankfurt aus Langstreckenflüge und Flüge in den

touristischen Mittelmeerraum anbietet. Während Eurowings sich weiterhin auf preiswerte Direktflüge innerhalb Europas spezialisiert hat, ist Discover nach eigenen Aussagen eher eine touristische Airline und wird daher nicht weiter in diesem Monitor betrachtet. Dieser Gesellschaft stehen 6 Flugzeuge vom Typ A320, 10 A330 Maschinen, 4 Flugzeuge des Typs A350 sowie 2 Airbusse A220 und 4 Modelle der Reihe A321 zur Verfügung. Bei Eurowings selbst sind weitere 100 Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321 und bei Eurowings Europe 18 Flugzeuge aktuell im Dienst. Darüber hinaus kann auch noch auf Flugzeuge von Partnerairlines zurückgegriffen werden. Bisher war in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügte und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbot, die aber aufgrund der Corona-Pandemie und einer Strategieänderung seit Januar 2021 nicht mehr bedient werden. Neu war auch, dass Norwegian vor einiger Zeit B737Max8 Flugzeuge, ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt hatte, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp zwischen dem Frühjahr 2019 und Januar 2021 nicht mehr zum Einsatz kamen.

Während zahlreiche Flugzeuge der Gesellschaften sich aufgrund des in der Corona-Pandemie stark eingeschränkten Luftverkehrs viele Monate auf Parkposition befanden, oder ausgemustert worden und Bestellungen zurückgenommen worden sind, gibt es seit kurzer Zeit wieder einen deutlichen Anstieg bei den Flottenbeständen der Airlines.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der geplanten Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2022 ist Eurowings mit über 1.700 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies einen Anstieg um rund 70 %. Im Vergleich zu den Flügen im Jahr 2019 sind dies aber trotzdem nur knapp 60 %.

Während in den Jahren von 2002 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 gab es bis Anfang 2019 im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. 5.325 Starts im Frühjahr 2019 bedeuteten zuletzt einen Anstieg von über 10 % gegenüber 2018. Seit Sommer 2019 folgte dann jedoch nach langer Zeit erstmalig ein Rückgang um 1 %. Ein Grund für den Angebotsrückgang war zunächst u.a. das Flugverbot der B737Max zwischen 2019 bis 2021, die bei mehreren Gesellschaften einen Teil der Flotte bilden, danach führte die Corona-Pandemie zu drastischen Rückgängen. Im Winter 2021 gab es lediglich rund 500 geplante Starts in dem betrachteten Segment, im Sommer 2021 waren es dann schon wieder rund 2.800 Starts. In diesem Jahr gibt es einen weiteren Anstieg bei den Plandaten von über 45 %, dies bedeutet rund 4.000 geplante Starts. Effektiv kann die Veränderung jedoch noch etwas niedriger ausfallen, da auch in diesem Jahr geplante Flüge aufgrund kurzfristiger Anpassungen besonders durch Personalengpässe nicht durchgeführt werden konnten, andere dafür jedoch kurzfristig neu aufgesetzt wurden.

Im Ranking folgen Ryanair (941 Flüge) und Corendon (447 Flüge). Bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit Sommer 2019 ein starker Rückgang bei den Flugangeboten festzustellen. Nach einer fast vollständigen Einstellung des Flugverkehrs in der Coronapandemie, gibt es in diesem Jahr wieder einen deutlichen Anstieg bei Ryanair und ihrer Tochtergesellschaften. Dabei gab es in der Vergangenheit 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 in der Vergangenheit weitere Großflughäfen in den Ryanair-Flugplan aufgenommen worden. Im Sommer 2020 gab es eine weitere Verschiebung. So wurde der Flughafen Weeze ausschließlich von Malta Air angefliegen, dieses Jahr geschieht dies wieder unter Ryanair-Flugnummer. Es besteht eine Konzentration auf die Flughäfen Berlin und Köln, aber auch kleinere Flughäfen wie Weeze werden angefliegen, andere dagegen, wie Frankfurt, Stuttgart oder München nicht mehr. Easyjet hat im Sommer 2022 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr zwar um über 50% erhöht, gegenüber 2019 sind das aber nur rund 30 %, als noch über 1.100 Flüge angeboten wurden.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Mit über 43 % Marktanteil bei den geplanten Flügen dominiert auch im Sommer 2022 Eurowings mit den meisten Low Cost Verbindungen. Zusammen mit Wizz, Easyjet, Corendon und Ryanair vereinen die fünf Carrier derzeit rund 95 % des deutschen Marktes auf sich.

## 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 824 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2022 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten. Dies sind über 100 Strecken mehr als im letzten Jahr, gleichbedeutend einem Anstieg von über 46 % jedoch über 110 weniger als im Sommer 2019. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 20 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. Nach kurzer Zeit zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum, die Anzahl der Strecken erreichte 2019 sowohl in einem Sommerflugplan (940 Strecken) als auch in einem Winterflugplan einen Höchstwert mit 699 unterschiedlichen Strecken. Eurowings liegt mit 322 angebotenen Strecken in auf Platz 1 im Juli 2022. 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. Nach einem Anstieg in 2018 bis auf 390 Strecken gab es bei Eurowings 2019 bereits eine Reduzierung auf 381. Nach einem Tiefstand in 2020 mit 148 Strecken gibt es dieses Jahr, wie auch schon 2021, wieder einen Anstieg. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Juli 2022 der Flughafen Düsseldorf mit fast 100 Strecken und 583 Starts pro Woche vor Köln mit knapp 70 Strecken und 312 Starts sowie Hamburg und Stuttgart.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, ist dieses Verkehrssegment schon lange Zeit rückläufig, u.a. auch weil Reisende auf diesen Strecken sowohl auf dem Hinflug, als auch auf dem Rückflug von der Luftverkehrssteuer betroffen sind. Die aktuellen Werte liegen mit 24 Strecken noch unter dem Wert, des letzten Jahres.

→ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich hat im Sommer 2022 gegenüber dem letzten Jahr zugenommen. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen wird, liegt bei 85 %. So werden dieses Jahr von den 824 unterschiedlichen Strecken 698 von nur einem Low Cost Carrier befliegen. Auf rund 120 Strecken fliegen 2 oder mehr Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca oder zu Zielen in Spanien und Griechenland.

→ **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden rund 4.000 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2022 angeboten, ein Jahr zuvor waren es lediglich 2.800, im Jahr 2019 jedoch fast 6,7 Tsd. Die Zahl der Flugangebote ist somit um 46 % wieder gestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um 45 % erhöht. Dabei hat die Zahl der Strecken um 22 % zugenommen. Dies bedeutet einen stärkeren Frequenzausbau als die Netzerweiterung. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2022 bei 5 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 15, im Verkehr nach Italien nur 4 Flüge/Woche angeboten.

→ **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 4.060 angebotenen Flügen wurden im Mittel 177 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit ähnlich hoch wie im Vorjahr. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 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; mit der Auslieferung der B737Max ist das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze angestiegen. 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. Volotea hatten in Vor-Coronazeiten kleinere Flugzeuge in ihren Flotten. Aktuell setzt Air Baltic mit dem Airbus A220 ein Fluggerät mit 148 Sitzplätzen ein.

→ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich diesmal ein relativ geringer Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs, der im Sommerflugplan generell deutlich niedriger ist als im Winterflugplan: Nur 9 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften werden in diesem Markt in einer Juliwoche 2022 angeboten, der mit 24 Strecken nur rund 3 % aller Strecken ausmacht. Aktuell spielen Lockerungen bei den Reisebeschränkungen und Quarantäneregelungen in viele andere Länder eine große Rolle.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Italien mit 976 bzw. 400 geplanten Flügen im Ranking an erster und zweiter Stelle. Deutschland liegt auf Platz 4 hinter Griechenland, an fünfter Stelle befindet sich Großbritannien vor der Türkei. Insgesamt planen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland im Sommerflugplan Destinationen in 44 Ländern, allerdings teilweise mit nur ganz wenigen Frequenzen. Moldavien, Rußland und die Ukraine wurden gar 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 in den vergangenen Jahren auch im Sommerflugplan 2022 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote. Obwohl Ryanair und Wizz im Jahr 2017 begonnen hatten, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten, haben sich beide von dort mittlerweile wieder zurück gezogen. Nachdem im letzten Jahr die Verkehre weitgehend zurückgefahren worden sind, gibt es in diesem Jahr rund 25 Flugangebote von dort. Düsseldorf kommt, besonderes durch Eurowings, auf 700 Starts pro Woche und liegt damit nach Berlin auf Platz 2 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Es folgen Köln vor Hamburg und Stuttgart.

## 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 geändert, und es werden nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, werden die Preise für Low Cost Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken (rund 10 %) für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Aufgrund von Streckenanpassungen bei den Gesellschaften sind teilweise neue Strecken in die Untersuchung mit aufgenommen worden, die von den Gesellschaften im Herbst 2022 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 27. September 2022 gewählt worden.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten durchschnittlich angebotenen Bruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2022 bei den Fluggesellschaften zwischen 68 € und 119 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 37 € und 101 € brutto. Generell sind unterschiedliche Entwicklungen der Durchschnittspreise gegenüber dem letzten Jahr festzustellen.
- **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. 107 € und 210 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 61 € und rund 75 € 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 ersten Halbjahr 2022 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 68,6 Mio. Passagiere gezählt worden. 19,3 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 28 %. 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 z.B. Niederrhein und Dortmund fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Keinen Verkehr gibt es mehr an dem Flughafen Zweibrücken.

Die positive Passagierentwicklung der letzten Jahrzehnte ist seit dem ersten Halbjahr 2020 extrem eingebrochen, mit der Folge eines Rückgangs auch bei den Flugbewegungen bis 2021. 2022 gibt es zwar wieder ein Wachstum, die Werte liegen aber rund 50 % unter denen des Jahres 2019.

## 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. Zudem hat in der Vergangenheit die Anzahl der Airlines zugenommen, 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.

Seit Beginn der Corona-Krise Anfang 2020 ist auch in Europa das Angebot im Low Cost Sektor drastisch zurückgegangen, welches aber aktuell wieder ansteigt nachdem zahlreiche Restriktionen aufgehoben worden sind. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Air Arabia Abu Dhabi (3L) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)  
Air Arabia Maroc(3O) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 11 Flugzeuge (A320: 11)  
Albawings (2B) ([www.albawings.com](http://www.albawings.com)), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)  
Flybe (BE) ([www.flybe.com](http://www.flybe.com)), Flotte: 7 Flugzeuge (ATR: 1; D: 5; E:1)  
Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 67 Flugzeuge (B737: 67)  
Jet2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 104 Flugzeuge (B737: 84; B757: 8; A321:10, A330:2)  
Norse (NO) ([www.flynorse.com](http://www.flynorse.com)), Flotte: 7 Flugzeuge (B787: 7)

Trotz der Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften 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 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 weitergeführt worden ist und Ende 2017 ebenfalls den Flugverkehr eingestellt hat. Air One und Wizz Ukraine hatten schon vorher 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 aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde von Laudamotion in Österreich übernommen, die 2020 den Betrieb eingestellt hat. Dafür wurde in Malta neben Malta Air die Laudamotion Europe gegründet, die den Betrieb von Laudamotion übernehmen soll. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen. Aktuell haben Blue Panorama und Tochtergesellschaften von Norwegian den Betrieb eingestellt. 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 Carrier. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die den Low Cost Sektor bedienen sollte, aber mittlerweile schon wieder den Betrieb eingestellt hat. Mit „Play“ gibt es seit 2021 einen neuen Low Cost Carrier aus Island, ebenso mit Norse aus Norwegen. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gibt es nach einer Unterbrechung während der Corona-Pandemie auch Angebote von Berlin aus.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit rund 20 Tsd. geplanten Starts in einer Juliwoche 2022 (s. Tab. 4), was einer Erhöhung des Flugangebots in Europa gegenüber dem Vorjahr von fast 50% entspricht und sogar mehr als 10% des Flugangebots von 2019 beträgt. Es folgen die Flüge der

Gesellschaften Easyjet mit 11 Tsd. und Wizz, die rund 6 Tsd. Flüge in dem Betrachtungszeitraum geplant hatten. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften, z. B. hinsichtlich der Bedienungsfrequenz. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 4 Flüge anbietet, sind es bei Vueling 8 Flüge. Aufgrund des Flugverbots von Pobeda, in der EU, wegen des Ukraine Konfliktes, sind diese Flüge seit einiger Zeit in der EU vollständig eingestellt worden und finden nur noch innerhalb von Rußland statt.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Angebote weiter fort. Während schon vor der Corona Krise 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 und stellte 2020 die Flüge ein, im April 2022 wurde der Flugbetrieb wieder aufgenommen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, wollen andere wie, z.B. Wizz immer größer werden. Einige, wie z.B. Norwegian hatten jedoch schon vor der Pandemie Probleme, u.a. durch das Startverbot der B737Max. Nun ist der Langstreckenmarkt vollständig eingestellt worden, ein Insolvenzverfahren ist inzwischen beendet und die Airline will sich künftig auf Europa konzentrieren.

Der Marktanteil von Ryanair liegt derzeit bei rund 33 %. Insgesamt gibt es gegenüber dem letzten Jahr einen Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa von über 50 %. Das ist jedoch noch über 10% weniger des Flugangebots von 2019.

Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge sind fast gleichauf Spanien und Großbritannien (s. Tab. 5) mit rund 10.000 Starts pro Woche. Dabei umfassen die Netze der beiden Länder im Sommer 2022 rund 1.200-1.300 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs, das Netz Italiens liegt sogar bei 1.400 Strecken jedoch nur 8.900 Flügen. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Frankreich mit 5 Tsd. und Deutschland mit 4 Tsd. Starts.

Von den insgesamt rund 10.000 unterschiedlichen Strecken werden ca. 81 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt ca. 1.700 Strecken, auf denen 2 und auf rund 300 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen.

Barcelona ist mit knapp 2.200 Starts im Sommer 2022 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa, gefolgt von London Gatwick (s. Abb. 4), an denen besonders die Gesellschaften Vueling und Ryanair, bzw. Easyjet vertreten sind. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam liegt der Anteil der Low Cost Flüge bei rund 22 %. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Berlin, Düsseldorf und Köln deutsche Flughäfen, die über mehr als 500 Flugangebote pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier inzwischen wieder einen Anteil von rund 37 % der geplanten Flüge in einer Woche im Sommer 2022 (s. Abb. 5). Rund 63 % 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.

Aufgrund Strategieänderungen einzelner Gesellschaften ist der Langstrecken-Low Cost Verkehr in Deutschland und Europa auch im Sommer 2022 noch sehr gering.

## Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Nahezu 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt nach einer der schwersten Krisen aktuell wieder in einer Aufschwungsphase. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low Cost Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002, setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich - mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien, als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1** der deutschen Low Cost Verkehrsentwicklung bezeichnen, die über einen langen Zeitraum betrachtet durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der



Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte Streckenveränderung.

Seit ca. 2013 gibt es 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 hatte Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bot im Winter 2019/2020 mit Bangkok sogar ein Langstreckenziel von dort an. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. 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. Seit April 2018 bot Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München an, zunächst nach Nord- und Südamerika, danach nach Bangkok. Dafür sind die Langstreckenverkehre in Köln eingestellt worden. Im Winterflugplan 2019/2020 wurde Frankfurt als dritte Basis für Langstreckenverkehre genutzt. Dafür sollten die anderen dann geschlossen werden. Im Juli 2021 wurde mit Eurowings-Discover (4Y) eine neue Tochtergesellschaft gegründet, die zunächst von Frankfurt, später auch von München, touristische Ziele im Mittelmeerraum, dann aber besonders auch auf der Langstrecke anfliegen will und sich daher eher als Touristikfluggesellschaft sieht.

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, war einige Zeit später ein Trend festzustellen, Basen auch auf größeren Flughäfen zu errichten bzw. auszubauen. Waren es in den Jahren 2015 und 2016 besonders die Flughäfen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld, waren es danach Hamburg, Nürnberg und schließlich Frankfurt. Mit dem Ausbau in Köln begann Ryanair mit der Verbindung nach Berlin auch wieder, innerdeutschen Low Cost Verkehr anzubieten, den die Gesellschaft 2011 mit der Einführung der Luftverkehrsteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellte sie sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den sie lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wurde im Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen und später auf über 20 Strecken ausgebaut. Die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart wurden einige Zeit ausschließlich von Lauda bedient. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollen durch weitere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. Ab Mai/Juni 2017 gab es eine Zeit lang die Möglichkeit zur Buchung von Anschlussflügen ab Rom und Bergamo, bei denen 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 mitgeführt werden darf anstelle eines bisher möglichen 10-kg Handgepäckkoffers. Ryanair ist eine der ersten Gesellschaften, die nach den Lockerungen im Luftverkehr ihre Angebote ab Ende Juni/Anfang Juli 2021 sehr stark neu ausgebaut haben. Allerdings zieht sich Ryanair aktuell von den großen Flughäfen ganz zurück und fliegt Frankfurt oder Düsseldorf nicht mehr an. Mit über 230 geplanten Flügen zu fast 50 Zielen ist Berlin im Sommerflugplan neben Köln der größte Standort. Allerdings soll nach Angaben der Gesellschaft das Angebot in Berlin zum Winter wieder drastisch reduziert werden, aufgrund Erhöhungen bei den Flughafengebühren. Mit zahlreichen Preiskampagnen konnte Ryanair nach eigenen Angaben erstmals seit Beginn der Pandemie in dem Quartal Juli-September 2021 wieder Gewinne erzielen. Für die kommenden fünf Jahre geht man bei der Gesellschaft auch weiterhin von einem starken Wachstum aus. Dafür sind verstärkt neue Flugzeuge der Marke „Boeing 737Max“ bestellt worden, die bei einer höheren Sitzplatzanzahl weniger Treibstoff verbrauchen.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Lauda(motion)** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erweitert worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten verschaffen, denn dadurch bekam Ryanair u.a. Zugang zu Touristik-Märkten, u.a. in Düsseldorf, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion, die später unter dem Namen Lauda firmierte, hatte kurz vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die

Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Feriengebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa. Mit der Gründung von **Malta Air** 2019 gibt es seit einiger Zeit eine weitere Tochtergesellschaft von Ryanair, die dem Low Cost Segment zuzuordnen ist und die jetzt unter dem Dach von Ryanair ihre Flüge anbietet. Im Jahr 2020 stellt dann die österreichische Lauda ihren Flugbetrieb ein, gleichzeitig wird auf Malta die **Lauda Europe** gegründet, die den Flugbetrieb von Lauda übernehmen soll. Grund waren hier u.a. Streitigkeiten um Zugeständnisse, die den Mitarbeitern abverlangt wurden.

**Wizz** ist eine ungarische Fluggesellschaft mit Ryanair-ähnlichen Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Mittel-/Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen, wie insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Auch sie expandiert aktuell stark sowohl in als auch nach der Krise, ähnlich wie Ryanair. Während auch sie bis zur Corona-Pandemie seit Mai 2017 den Flughafen Frankfurt an flog, hat sie ihn derzeit noch nicht wieder im Angebot. Früher ist dieser Flughafen u.a. aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen von den Low Cost Carriern weitgehend gemieden worden. Wegen seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten ist dieser Flughafen inzwischen grundsätzlich auch für Low Cost Carrier interessant. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam vor Corona bei 29 % lagen. Selbst in Wien und Madrid lag der Anteil über 25 %. Aktuell liegt der LC-Anteil in Amsterdam bei 22%, in Madrid bei 17% und in Barcelona bei 73 %.

**Easyjet** ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit dem Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während der 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 handelte 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 wieder stark reduziert, lediglich Berlin verfügt über ein umfangreiches Angebot. Die mit Beginn der Pandemie gestrichenen innerdeutschen Flüge sollten ab Ende 2021 schrittweise wieder aufgenommen werden. Zunächst ist dies mit Berlin - Köln schon erfolgt, allerdings auch mit nur wenigen Frequenzen. Für Berlin hat Easyjet angekündigt zum Winter 2022/2023 das Angebot aufgrund zu hoher Flughafengebühren erneut drastisch zu reduzieren. So sollen sieben von 18 dort stationierter Flugzeuge wieder abgezogen werden. Vor einiger Zeit ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Vorfeld des Brexit zu positionieren. Zusätzlich gibt es auch noch eine Easyjet Switzerland.

**Norwegian**, ein Low Cost Carrier aus Skandinavien, der auch über Verbindungen nach Deutschland verfügt, war im Jahr 2013, mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 die erste Gesellschaft, die Langstrecken-Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika angeboten hat. Nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gab es einige Zeit Interkontinentalflüge von Norwegian nach Amerika, auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom und Madrid aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 war es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies waren z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh bis 2019. Ein zu geringes Passagieraufkommen schon vor, aber besonders auch in der Coronazeit, hat die Gesellschaft in starke finanzielle Probleme gebracht. Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens 2021 ist die Flotte deutlich geschrumpft und es gibt keine Langstreckenflüge mehr, die Gesellschaft will sich auf den europäischen Verkehr besonders in Skandinavien konzentrieren.

So wird es nach der Krise sicher eine **Phase 3**, eine Neuausrichtung in der Entwicklung der Low Cost Carrier geben, für die die Fluggesellschaften versuchen, sich zu positionieren, um jetzt, wo die Nachfrage wieder wächst, einen optimalen Neustart zu machen. Hier werden Faktoren wie Personal, Fluggerät, Sitz des Unternehmens, Streckenauswahl und Flugpreise aber auch Flughafengebühren eine Rolle spielen. Man hat versucht mit Zugeständnissen wie vereinfachte Stornierungs- und Umbuchungsmöglichkeiten sowie Versicherungen bezüglich Quarantäne oder kostenlosen Tests Kunden in der Coronazeit wieder zurück zu gewinnen. Allerdings ist Eurowings inzwischen von einer kostenlosen freien Sitzplatzwahl im Basicarif bereits wieder abgerückt und verlangt nun wieder eine Gebühr.

Aktuell hat z.B. Ryanair das Angebot im Sommerflugplan 2022 so stark erhöht, dass die Anzahl der Flüge schon im April 2022 über den Vor-Corona-Werten des Jahres 2019 gelegen haben.

Es zeigt sich in dieser Phase einerseits, dass sich die Low Cost Carrier von den großen Flughäfen wieder zurückziehen und dass andererseits der Langstreckenmarkt weitgehend eingestellt worden ist.

## Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2022			07/2021			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	1.794	296.522	322	1.063	172.968	235	68,8	71,4	37,0
2	Ryanair	941	177.120	246	766	144.243	217	22,8	22,8	13,4
3	<b>Corendon_total</b>	<b>447</b>	<b>83.763</b>	<b>174</b>	<b>295</b>	<b>55.467</b>	<b>126</b>	<b>51,5</b>	<b>51,0</b>	<b>38,1</b>
4	Easyjet	349	61153	71	225	40116	61	55,1	52,4	16,4
5	Wizz	306	60.060	109	313	60.047	122	-2,2	0,0	-10,7
	Corendon	250	46.980	80	176	32.976	76	42,0	42,5	5,3
	Corendon Europe	197	36.783	94	119	22.491	50	65,5	63,5	88,0
6	Vueling	79	15.026	12	0	0	0	---	---	---
7	Air Baltic	64	9.228	13	37	5.365	10	73,0	72,0	30,0
8	<b>Norwegian_total</b>	<b>45</b>	<b>8.334</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>2.046</b>	<b>3</b>	<b>309,1</b>	<b>307,3</b>	<b>233,3</b>
	Norwegian Air Shuttle	30	5.574	6	11	2.046	3	172,7	172,4	100,0
9	Blue Air	15	2.709	4	14	2.520	5	7,1	7,5	-20,0
	Norwegian Air Sweden	15	2760	4	0	0	0	---	---	---
10	Transavia (France)	9	1701	3	1	189	1	800,0	800,0	200,0
11	Play	4	696	1	4	768	1	0	-9	0
12	Air Arabia Maroc	3	522	1	4	696	1	-25,0	-25,0	0,0
13	Scoot	3	987	1	0	0	0	---	---	---
14	Volotea	1	180	1	49	8.964	10	-98,0	-98,0	-90,0
	Pobeda	0	0	0	4	756	4	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>4.060</b>	<b>718.001</b>	<b>968</b>	<b>2.786</b>	<b>494.145</b>	<b>796</b>	<b>45,7</b>	<b>45,3</b>	<b>21,6</b>

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor nach geplanter 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

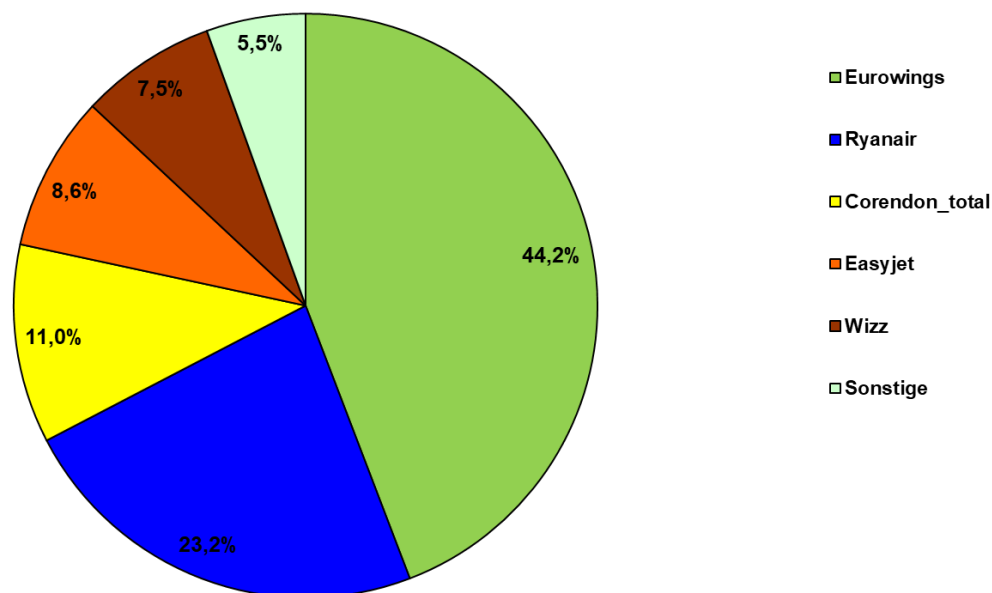


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Juliwoche 2022)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		07/2022			07/2021			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Spanien	976	175.611	105	777	139.581	104	25,6	25,8	1,0
2	Italien	400	70.511	100	263	47.221	77	52,1	49,3	29,9
3	Griechenland	368	65.465	98	335	59.625	96	9,9	9,8	2,1
4	Deutschland	352	55.842	24	278	43.032	30	26,6	29,8	-20,0
5	Großbritannien	289	49.716	36	35	6.417	11	725,7	674,8	227,3
6	Türkei	264	49.299	80	184	34.284	79	43,5	43,8	1,3
7	Portugal	128	23.406	34	79	14.595	23	62,0	60,4	47,8
8	Kroatien	124	20.954	38	78	13.239	30	59,0	58,3	26,7
9	Österreich	100	15.762	13	48	7.527	9	108,3	109,4	44,4
10	Frankreich	94	16.346	25	47	8.052	16	100,0	103,0	56,3
11	Rumänien	92	17.312	32	87	16.273	33	5,7	6,4	-3,0
12	Bulgarien	88	16.106	25	62	11.286	19	41,9	42,7	31,6
13	Polen	65	12.670	13	47	8.650	12	38,3	46,5	8,3
14	Serbien	61	11.844	19	59	10.860	19	3,4	9,1	0,0
15	Schweiz	59	9.867	8	31	5.100	7	90,3	93,5	14,3
16	Lettland	55	8.389	9	37	5.743	9	48,6	46,1	0,0
17	Irland	48	8.776	9	18	3.402	4	166,7	158,0	125,0
18	Schweden	47	8.023	9	15	2.502	4	213,3	220,7	125,0
19	Bosnien	46	8.403	18	32	5.706	14	43,8	47,3	28,6
20	Ungarn	45	7.896	8	20	3.441	4	125,0	129,5	100,0
21	Marokko	41	7.536	18	39	7.167	19	5,1	5,1	-5,3
22	Mazedonien	38	7.890	13	34	7.383	13	11,8	6,9	0,0
23	Dänemark	36	6.204	5	16	2.826	3	125,0	119,5	66,7
24	Norwegen	35	6.348	7	5	930	1	600,0	582,6	600,0
25	Albanien	32	6.446	12	17	3.616	7	88,2	78,3	71,4
26	Litauen	24	4.090	8	14	2.452	6	71,4	66,8	33,3
27	Niederlande	23	3.882	3	2	360	1	1050,0	978,3	200,0
28	Ägypten	23	4.311	12	1	180	1	2200,0	2295,0	1100,0
29	Zypern	19	3.408	9	9	1.629	5	111,1	109,2	80,0
30	Israel	15	2.784	3	9	1.656	3	66,7	68,1	0,0
31	Montenegro	11	1.944	6	9	1.593	5	22,2	22,0	20,0
32	Tschechien	11	1.707	2	3	528	1	266,7	223,3	100,0
33	Estland	9	1.481	3	7	1.103	2	28,6	34,3	50,0
34	Island	7	1.236	2	9	1.548	4	-22,2	-20,2	-50,0
35	Georgien	6	1.068	4	5	894	3	20,0	19,5	33,3
36	Belgien	6	1.134	1	0	0	0	---	---	---
37	Finnland	6	911	3	0	0	0	---	---	---
38	Tunesien	5	840	3	2	330	1	150,0	154,5	200,0
39	Singapur	3	987	1	0	0	0	---	---	---
40	Malta	2	378	1	4	756	2	-50,0	-50,0	-50,0
41	Libanon	2	318	2	3	522	2	-33,3	-39,1	0,0
42	Irak	2	348	1	2	348	1	0,0	0,0	0,0
43	Luxemburg	2	378	1	0	0	0	---	---	---
44	Armenien	1	174	1	0	0	0	---	---	---
45	Ukraine	0	0	0	48	8784	20	-100,0	-100,0	-100,0
46	Moldavien	0	0	0	10	1900	4	-100,0	-100,0	-100,0
47	Rußland	0	0	0	6	1104	6	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>4.060</b>	<b>718.001</b>	<b>824</b>	<b>2.786</b>	<b>494.145</b>	<b>710</b>	<b>45,7</b>	<b>45,3</b>	<b>16,1</b>

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

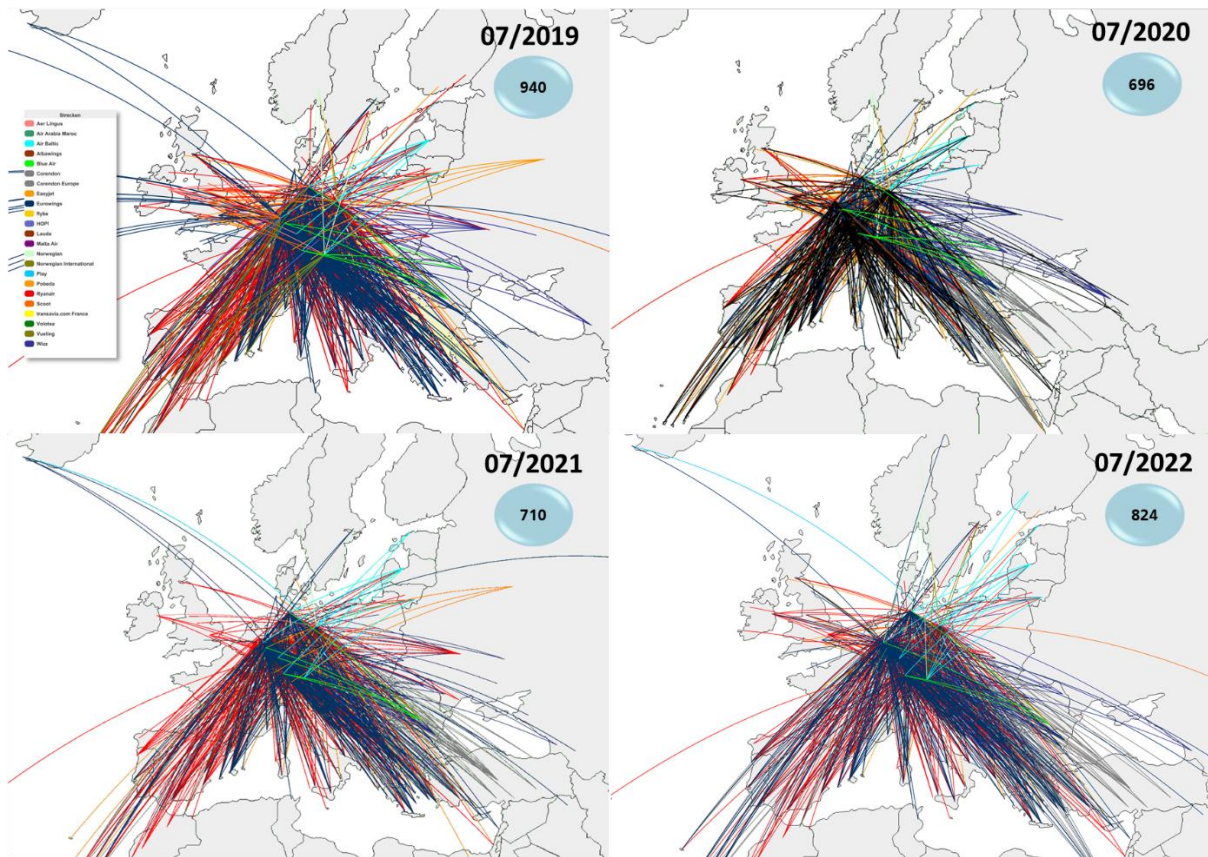


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

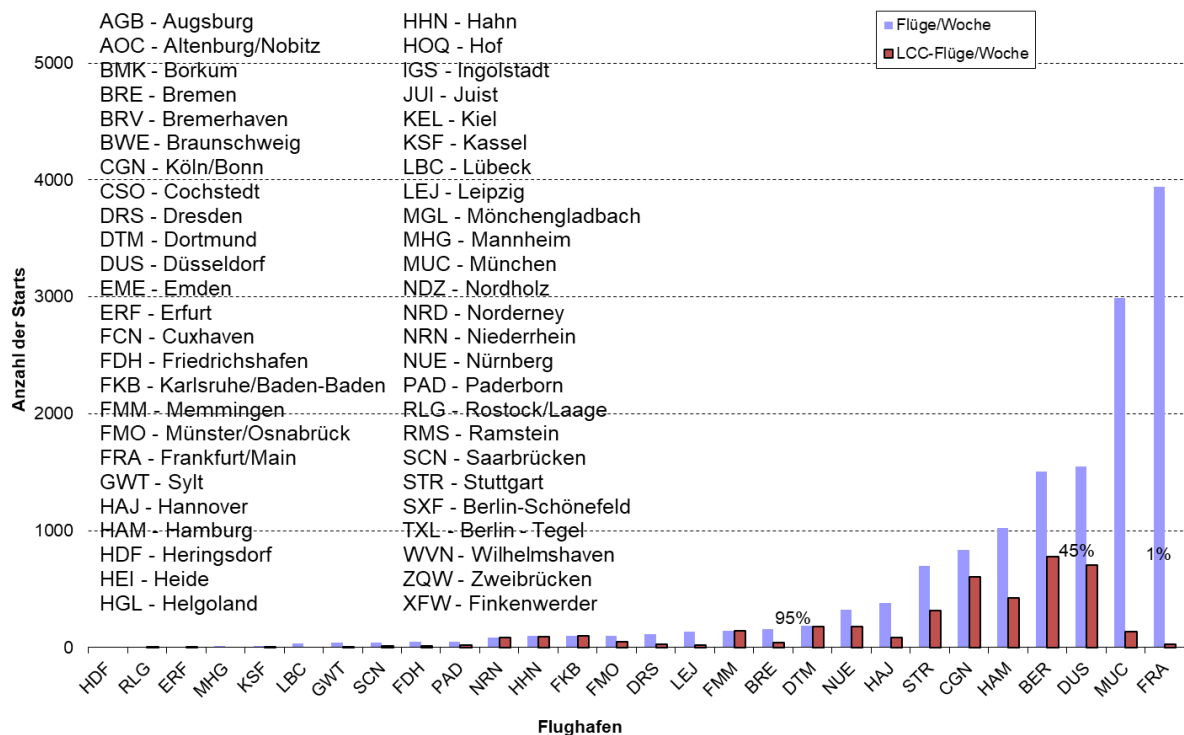


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2022

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 1. Halbjahr 2022 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
BER	8.678	4.900	56,5
CGN	3.626	2.680	73,9
DUS	6.548	2.414	36,9
HAM	4.672	2.000	42,8
STR	2.799	1.321	47,2
DTM	1.099	1.066	97,0
FMM	850	847	99,7
MUC	12.942	703	5,4
NUE	1.210	644	53,2
HHN	556	537	96,5
FKB	540	535	99,0
NRN	456	453	99,4
FRA	20.763	295	1,4
BRE	610	238	39,0
HAJ	1.557	196	12,6
FMO	336	143	42,6
DRS	327	123	37,5
FDH	123	63	51,5
PAD	152	62	41,0
LEJ	565	42	7,4
SCN	92	41	44,5
ERF	46	1	2,2
RLG	26	0	1,6
LBC	23	0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>68.596</b>	<b>19.306</b>	<b>28,1</b>

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2022 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2022		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair	19.835	3.738.843	4.449
2	Easyjet	11.246	2.000.993	1.683
3	<b>Wizz_total</b>	<b>5.697</b>	<b>1.216.295</b>	<b>1.685</b>
	Wizz	5.154	1.093.822	1.549
4	Vueling	4.897	913.372	644
5	Eurowings	3.471	576.863	702
6	<b>Norwegian_total</b>	<b>2.836</b>	<b>527.046</b>	<b>537</b>
7	Jet 2	2.704	527.962	720
8	<b>Transavia_total</b>	<b>2.649</b>	<b>486.744</b>	<b>498</b>
9	Volotea	2.060	344.652	639
	Norwegian	1.768	328.620	284
10	<b>Corendon_total</b>	<b>1.655</b>	<b>310.239</b>	<b>659</b>
	Transavia.France	1.502	282.888	284
11	Pobeda	1.158	218.862	110
	Transavia	1.147	203.856	214
	Norwegian Air Int.	1.068	198.426	253
	Corendon	1.021	191.691	349
12	Air Baltic	810	115.376	177
	Corendon Europe	545	101.727	270
13	Blue Air	521	92.736	149
	Wizz UK	514	115.542	128
14	Flybe	290	22.620	28
15	flydubai	264	44.933	36
16	<b>Air Arabia_total</b>	<b>174</b>	<b>30.276</b>	<b>54</b>
	Air Arabia Maroc	160	27.840	49
17	Play	132	24.336	39
	Corendon Dutch	89	16.821	40
18	Albawings	86	16.512	28
	Wizz Abu Dhabi	29	6.931	8
	Air Arabia Abu Dhabi	14	2.436	5
19	Norse	13	4.394	3
20	Scoot	9	2.961	3
	<b>Summe</b>	<b>60.507</b>	<b>11.216.015</b>	<b>12.843</b>

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge 07/2022 (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	07/2022		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Spanien	10.550	1.955.309	1.331
2	Großbritannien	9.305	1.702.681	1.228
3	Italien	8.880	1.674.594	1.410
4	Frankreich	5.050	918.488	953
5	Deutschland	4.060	718.001	824
6	Griechenland	2.669	499.144	679
7	Portugal	1.894	353.834	256
8	Polen	1.557	309.360	431
9	Niederlande	1.482	264.231	234
10	Norwegen	1.424	268.301	204
11	Irland	1.226	231.202	196
12	Rußland	1.202	226.548	116
13	Rumänien	1.045	204.408	252
14	Schweiz	1.039	188.153	183
15	Türkei	916	173.948	241
16	Dänemark	860	159.648	164
17	Schweden	828	155.884	165
18	Belgien	785	148.224	162
19	Kroatien	712	127.778	206
20	Österreich	670	124.196	159
21	Ungarn	604	118.513	114
22	Lettland	460	72.021	85
23	Bulgarien	441	84.425	119
24	Zypern	348	66.591	100
25	Tschechien	317	58.399	66
26	Litauen	311	55.570	82
27	Malta	265	50.387	80
28	Albanien	241	49.227	59
29	Serbien	214	42.919	65
30	Finnland	189	33.372	51
31	Island	147	28.252	43
32	Bosnien	135	24.805	49
33	Estland	123	20.402	29
34	Mazedonien	114	23.869	40
35	Slovakei	93	18.154	34
36	Georgien	87	15.926	26
37	Luxemburg	76	13.962	17
38	Montenegro	59	11.191	27
39	Aserbaidshan	40	7.464	3
40	Armenien	26	4.903	7
41	Gibraltar	23	4.008	3
42	Slowenien	21	3.622	7
43	Moldawien	16	3.534	5
44	Weißrussland	3	567	1
	<b>Summe</b>	<b>60.507</b>	<b>11.216.015</b>	<b>10.506</b>

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge 07/2022. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

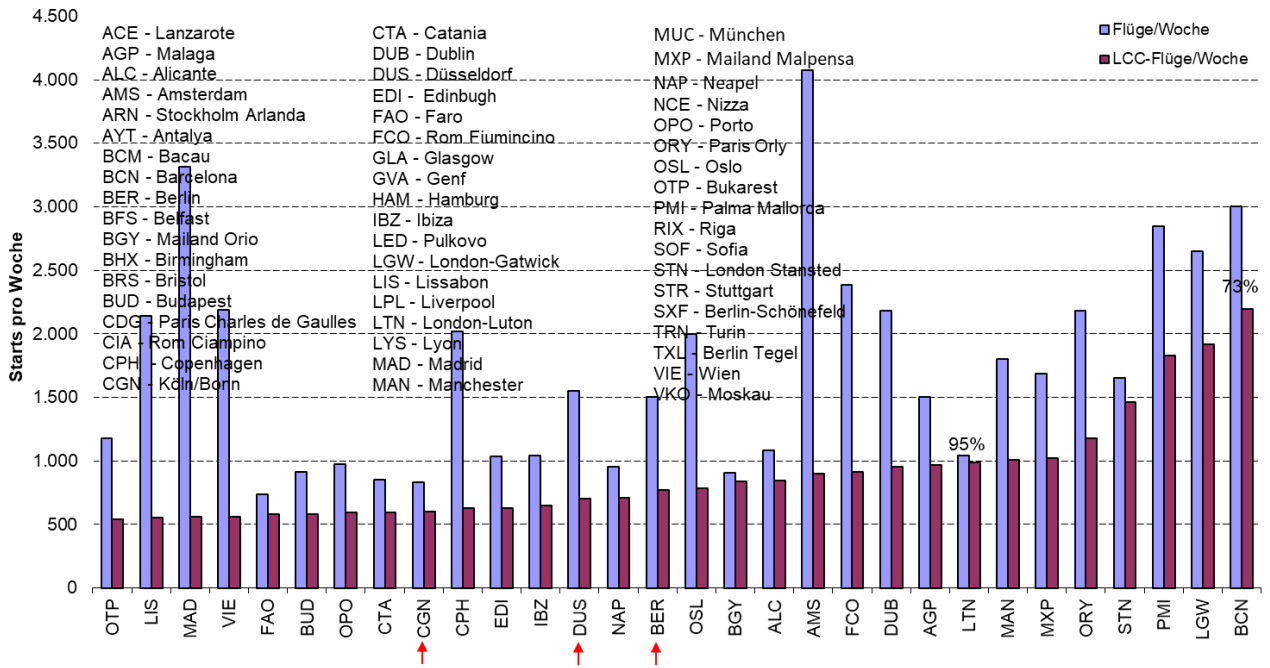


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2022

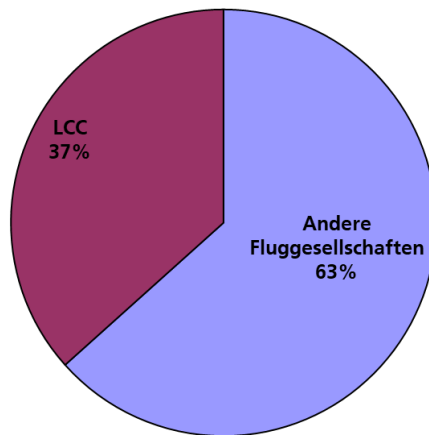


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts in einer Juliwoche 2022

**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)