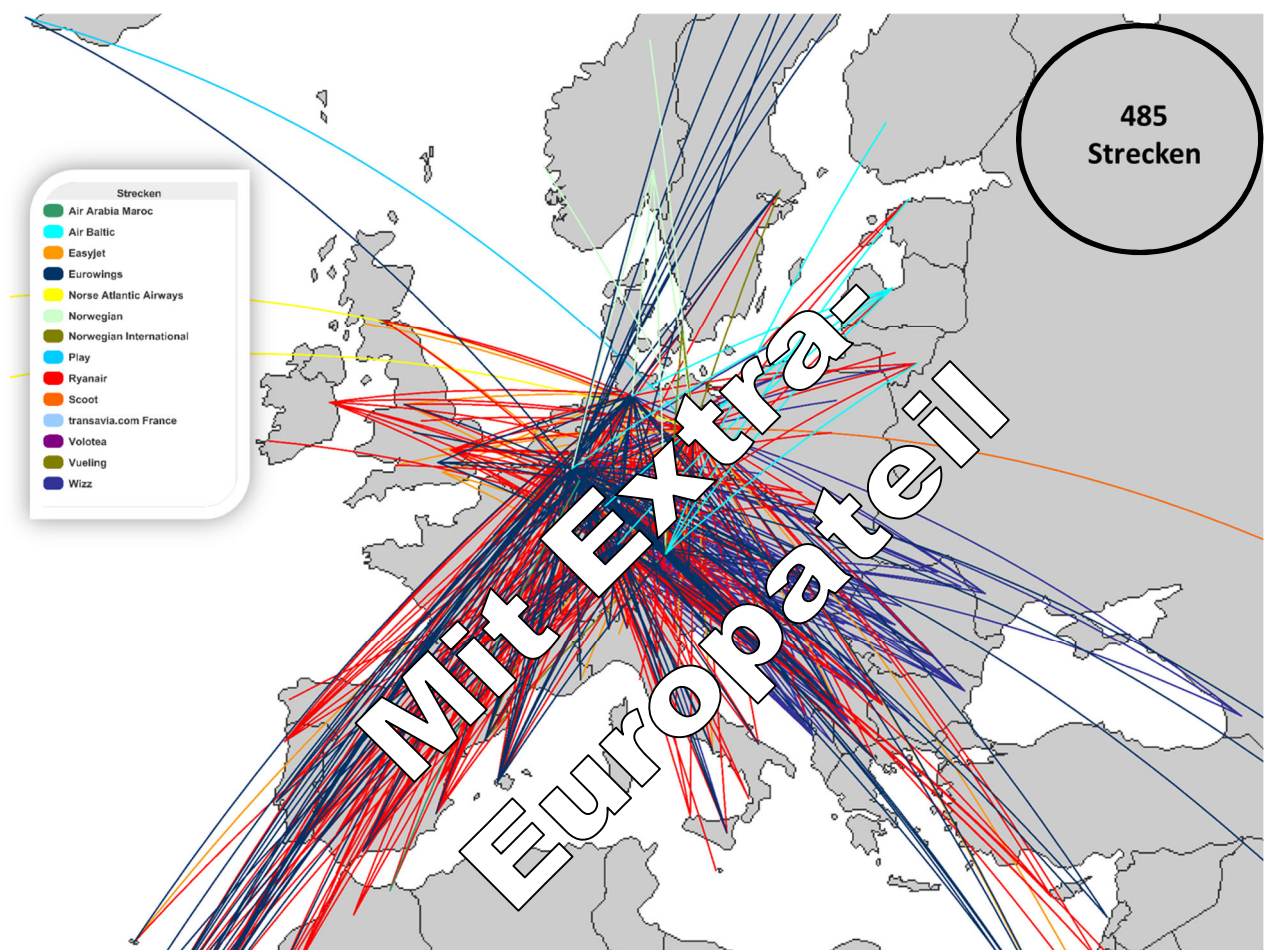


# Low Cost Monitor 1/2023

- Eine Untersuchung des DLR -

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



**Frühjahr 2023**

# Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland 2022 / 2023

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 Winterflugplan 2023. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 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. Hinzu kommen seit 2022 Auswirkungen durch die Ukraine-Krise. Auch wenn die Corona-Einschränkungen in Deutschland und Europa weitgehend beendet sind kann es weiterhin zu kurzfristigen Flugplanänderungen und unvorhergesehenen Flugausfällen kommen. Andererseits kann es bei hohen Nachfragemengen auch zu ad-hoc Flügen kommen, die in den Flugplandaten, die einem großen Teil der Analysen zugrunde liegen, noch nicht enthalten sind. So kann es durchaus Abweichungen zwischen den vorab veröffentlichten Flugplänen und den tatsächlich durchgeführten Flügen geben.

## 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 13 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei sind in den vergangenen Jahren verstärkt Tochtergesellschaften gegründet worden sind. Grundsätzlich können Flüge von Eurowings und Eurowings Europe zusammen betrachtet werden. Ähnliches gilt für Easyjet mit den Tochtergesellschaften Easyjet Switzerland und Easyjet Europe, sowie Ryanair und die 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. Corendon und Aer Lingus werden nicht weiter in dem Bericht berücksichtigt, da teilweise ein Eigentümerwechsel stattgefunden hat und es häufig nur noch für vereinzelte Flüge preisgünstige Angebote gibt, was eher auf einen Restplatzverkauf hindeutet.

→

Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Air Baltic (BT) ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com)), Flotte: 27 Flugzeuge (A220: 17; A319:2; A320:7; B7737: 1)  
Easyjet (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 167 Flugzeuge (A319: 54, A320: 103, A321: 10)  
*Easyjet Europe (EC)* ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 123 Flugzeuge (A319: 36, A320: 82, A321: 5)  
*Easyjet Switzerland (DS)* ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 28 Flugzeuge (A319: 1, A320: 27)  
Eurowings (EW) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 93 Flugzeuge (A319: 31, A320: 55, A220: 3; B737: 4)  
*Eurowings Europe (E2)* ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 20 Flugzeuge (A319: 6, A320: 14)  
*Lauda Europe (LW)* ([www.Ryanair.com](http://www.Ryanair.com)), Flotte: 27 Flugzeuge (A320: 27)  
*Norse Atlantic (NO)* ([www.flynorse.com](http://www.flynorse.com)), Flotte: 6 Flugzeuge (B787: 6)  
Norwegian Air (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 42 Flugzeuge (B737: 42)  
Norwegian (D8) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 34 Flugzeuge (B737: 34)  
Play (OG) ([www.flyplay.com](http://www.flyplay.com)), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 6 ;A321: 3)  
Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 281 Flugzeuge (B737: 281); inkl. Malta Air: (B737: 439)  
*Ryanair UK (RK)* ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 13 Flugzeuge (B737: 13)  
Scoot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 51 Flugzeuge (B787: 20, A320: 22, A321: 9)  
Transavia (France) (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 62 Flugzeuge (B737: 61; A320: 1)  
Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 43 Flugzeuge (B737: 41; A320:2)  
Volotea (V7) ([www.volotea.com](http://www.volotea.com)), Flotte: 40 Flugzeuge (A319: 19, A320: 21)  
Vueling (VY) ([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 116 Flugzeuge (A319: 5, A320: 91, A321: 20)  
Wizz (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 88 Flugzeuge (A320: 18, A321: 69, A330: 1)  
*Wizz UK (W9)* ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 16 Flugzeuge (A320: 2, A321: 14)

Wizz Abu Dhabi (5W) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 9 Flugzeuge (A321: 8; B737: 1)  
Wizz Air Malta (W4) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 61 Flugzeuge (A320: 25; A321: 36)

(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 aller Billigflugangebote. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, dass ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden angeboten. 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 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 schon Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien angeboten hat, ist nach der Corona-Pandemie in Deutschland auch wieder aktiv. Ebenso sind Volotea und Air Arabia Maroc wieder zurück in Deutschland. Norse Atlantic ist ein jüngerer Low Cost Carrier aus Norwegen, der ebenfalls Langstreckenflüge anbietet. Die bisherigen Langstreckenangebote der Eurowings sind von einer neuen Tochtergesellschaft „Discover“ übernommen worden, die sich auf Touristikverkehre spezialisiert hat.

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 281 Flugzeugen des Typs 737-800 und B737 Max mit jeweils knapp 190 bzw. 200 Sitzplätzen und weiteren 13 Flugzeugen bei Ryanair UK sowie 158 Flugzeugen bei Malta Air über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 252; LH-Cargo: 10; LH-Cityline 45). 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“ noch 167 Flugzeuge. Hinzu kommen jedoch noch Flugzeuge von Easyjet Europe und Easyjet Switzerland, sodass die Gesellschaft über mehr als 300 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 zunächst 9 Flugzeuge vom Typ A320 und zwölf A330 Maschinen zur Verfügung. Bei Eurowings selbst sind weitere 93 Flugzeuge vorwiegend der Typenklasse A319/A320/A321 und bei Eurowings Europe

20 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 stattfinden. Norwegian hatte vor einiger Zeit auch B737Max8 Flugzeuge im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen eingesetzt, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp zwischen dem Frühjahr 2019 und Januar 2021 nicht mehr zum Einsatz kamen.

Zahlreiche Flugzeuge der Gesellschaften befanden sich aufgrund des derzeit stark eingeschränkten Luftverkehrs in der Corona Pandemie viele Monate auf Parkposition, oder sind ausgemustert worden, Bestellungen wurden zurückgenommen. Erst seit kurzer Zeit ist wieder ein deutlicher Anstieg zu erkennen.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der geplanten Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2023 ist Eurowings mit knapp 850 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 55 %, im Vergleich zu den Flügen im Jahr 2019 sind dies aber nur rund 30 %.

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. Es folgte ein Anstieg auf 1.400 geplante Starts im Frühjahr 2022. In diesem Jahr gibt es einen weiteren Anstieg der in den Plandaten ausgewiesenen Flügen von über 45 %, dies bedeutet rund 2.100 geplante Starts.

Im Ranking folgen Ryanair (647 Flüge) und Wizz (261 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 kurzzeitig ausschließlich von Malta Air angefliegen, dieses Jahr geschieht dies wieder unter Ryanair-Flugnummer. Des Weiteren ist eine Konzentration auf die Flughäfen Berlin und Köln zu beobachten, aber auch kleinere Flughäfen wie Weeze, Hahn oder Memmingen werden angefliegen, andere dagegen, wie Frankfurt, Stuttgart oder München nicht mehr. Easyjet hat zwar im Winter/Frühjahr 2023 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt, gegenüber 2019 als noch fast 900 Flüge angeboten wurden, sind das aber nur rund 15 %. Zusätzlich hat Easyjet eine weitere Reduzierung besonders in Berlin aufgrund „zu hoher Gebühren“ angekündigt.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Mit über 41 % Marktanteil bei den geplanten Flügen dominiert auch im Winter 2023 Eurowings mit den meisten Low Cost Verbindungen. Zusammen mit Wizz und Ryanair, Easyjet und Vueling 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 485 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2023 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten. Dies sind 45 Strecken mehr als letztes Jahr, gleichbedeutend einem Anstieg von über 10 %, jedoch mehr als 200 Strecken weniger als im Winter 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 und erreichte 2019 sowohl in einem Sommerflugplan (940 Strecken) als auch in einem Winterflugplan einen Höchstwert mit 699 unterschiedlichen Strecken. Ryanair liegt mit 200 angebotenen Strecken auf Platz 1 im Januar 2023. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode durchgeführt werden, in der saisonbedingt die Werte deutlich höher sind. Nach einem Anstieg in 2019 bis auf 235 Strecken gab es bei Eurowings durch die Corona-Pandemie einen deutlichen Rückgang. Nach einem Tiefstand in 2021 mit 53 Strecken gibt es seit 2022 einen Anstieg auf 130 und in diesem Jahr einen weiteren Anstieg um rund 20 % auf 158 Strecken. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Januar 2023 der Flughafen Düsseldorf mit 53 Strecken und 267 Starts pro Woche vor Hamburg mit 24 Strecken und 161 Starts sowie Köln und Stuttgart.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 26 Strecken etwas höher, wie im letzten Jahr.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist im Winter 2023 sehr gering. So wurden 9 von 10 Strecken von nur von einer Low Cost Gesellschaft befliegen, d.h. 440 von den 485 unterschiedlichen Strecken. Lediglich auf 45 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 2.050 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2023 angeboten, ein Jahr zuvor waren es knapp 1.400, im Jahr 2019 jedoch über 5 Tsd. Die Zahl der Flugangebote ist somit um 47 % wieder gestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um 47 % erhöht. Dabei hat die Zahl der Strecken nur um 10 % zugenommen. Dies bedeutet einen stärkeren Frequenzausbau als eine Netzverdichtung. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2023 bei 4 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 13, im Verkehr nach Italien nur 3 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 2.053 angebotenen Flügen wurden im Mittel 177 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 170-180 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. Air Baltic haben auch kleinere Flugzeuge in ihren Flotten.
- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich ein relativ geringer Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs, der im Winterflugplan generell eigentlich deutlich höher ist als im Sommerflugplan: Nur 17 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt in einer Januarwoche 2023 angeboten, der mit 26 Strecken nur rund 5 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit 390 bzw. rund 230 geplanten Flügen im Ranking an erster und dritter Stelle. Deutschland liegt auf Platz 2, an vierter Stelle befindet sich Italien vor Österreich. Insgesamt planen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland im Winterflugplan Destinationen in 44 Ländern, allerdings teilweise mit nur ganz wenigen Frequenzen.

- **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 Winterflugplan 2023 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. Mittlerweile haben sich beide von dort aber wieder zurückgezogen. Düsseldorf kommt, besonderes durch Eurowings, auf 281 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 (ca. 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 Frühjahr 2023 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 28. Februar 2023 gewählt worden.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2023 bei den Fluggesellschaften zwischen 103 € und 147 €. Im Jahr 2019 vor Corona, lag diese Spanne noch zwischen 59 € und 106 € brutto. Generell ist damit ein deutlicher Anstieg der Durchschnittspreise 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. 130 € und 235 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 36 € und rund 147 € 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 finden sie auch auf unserer Internetseite.

## Passagiernachfrage

Im Jahr 2022 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 164,5 Mio. Passagiere gezählt worden. 46,1 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 Jahre ist seit dem ersten Halbjahr 2020 coronabedingt extrem eingebrochen, mit der Folge eines Rückgangs auch bei den Flugbewegungen. Dieser Rückgang hat sich auch 2021 noch fortgesetzt. Zwar gibt es in 2022 einen Anstieg, die Werte liegen jedoch noch rund 34 % unter denen des letzten Jahres 2019 vor der Pandemie.

## 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 Linienanbietern, 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 mittlerweile aber wieder deutlich zunimmt. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Albawings (2B) ([www.albawings.com](http://www.albawings.com)), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)

Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 77 Flugzeuge (B737: 77)

Jet2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 108 Flugzeuge (B737: 90; B757: 8; A321: 7; A330: 3)

Pobeda (DP) ([www.pobeda.com](http://www.pobeda.com)), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 41)

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 norwegischen Norse Atlantic. 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. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gibt es inzwischen auch wieder Angebote von Berlin aus, die in der Pandemie zeitweise eingestellt worden sind.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit mehr als 14 Tsd. geplanten Starts in einer Januarwoche 2023 (s. Tab. 4), was einer Erhöhung des Flugangebots in Europa gegenüber dem Vorjahr von über 75% entspricht und damit 10% über dem Flugangebot von 2019 liegt. Es folgen die Flüge der Gesellschaften Easyjet und Wizz, die rund 5.700 bzw. 4,4 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 7 Flüge.

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. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz immer größer und gründen weitere Tochtergesellschaften. Einige, wie z.B. Norwegian hatten jedoch schon vor der Pandemie Probleme, u.a. durch das Startverbot der B737Max. Nun sind die Langstreckendienste dieser Gesellschaft vollständig eingestellt worden, ein Insolvenzverfahren ist inzwischen beendet und die Airline will sich künftig auf Europa konzentrieren.

Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr zugenommen und liegt derzeit bei rund 41 %.

Insgesamt gibt es gegenüber dem letzten Jahr einen Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa von rund 50 %. Das entspricht jedoch nur 76% des Flugangebots von 2019.

Die wichtigsten Quell- und Zielländer für Low Cost Flüge sind fast gleichauf Spanien und Großbritannien (s. Tab. 5) mit rund 6.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz Spaniens im Winter 2023 mehr als 980 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs, das Netz Großbritanniens lediglich 866 Strecken. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Italien und Frankreich. Deutschland liegt mit rund 2.000 Starts auf Rang 5.

Von den insgesamt rund 6.594 unterschiedlichen Strecken werden ca. 83 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt damit ca. 950 Strecken, auf denen 2 und auf rund 150 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen.

Barcelona ist mit knapp 1.600 Starts im Winter 2023 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa, gefolgt von Stansted (s. Abb. 4), an dem besonders die Gesellschaft Ryanair vertreten ist. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam liegt der Anteil der Low Cost Flüge bei rund 19 %. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befindet sich mit Berlin, auch ein deutscher Flughafen, der über mehr als 450 Flugangebote pro Woche in dem betrachteten Segment verfügt.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von rund 30 % der geplanten Flüge in einer Woche im Winter 2023 (s. Abb. 5). Rund 70 % der europäischen Flüge werden vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

Mittlerweile gibt es auch wieder Langstrecken-Low Cost Verkehre in Deutschland und Europa im Winter 2023, z.B. von Norse Atlantic in die USA und von Scoot nach Singapur.

## Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Mehr als 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt nach der Corona-Krise aktuell in einer neuen Aufschwungsphase, die in Europa besonders von Ryanair dominiert wird. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low Cost Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002, setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich - mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien, als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1** der deutschen Low Cost Verkehrsentwicklung bezeichnen, die über einen langen Zeitraum betrachtet durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte 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, eine neue 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 soll 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 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 und später auf über 20 Strecken ausgebaut. Mittlerweile ist das Angebot von Frankfurt jedoch wieder eingestellt worden. Die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart wurden einige Zeit ausschließlich von Lauda bedient. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen 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 und mittlerweile schon weit über den Werten von 2019 liegen. Mit über 180 geplanten Flügen zu mehr als 40 Zielen ist Berlin im Winterflugplan neben Köln einer der größten Standorte in Deutschland, in Europa ist es London Stansted mit rund 1.100 Flügen zu fast 120 Zielen. 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 Jahre geht man bei der Gesellschaft auch aktuell von einem starken Wachstum in den nächsten fünf Jahren aus. Dafür sind verstärkt neue Flugzeuge der Boeing 737Max bestellt worden, die bei einer höheren Sitzplatzanzahl weniger Treibstoff verbraucht.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Lauda(motion)** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erhöht worden 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 übernommen hat. 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, u.a. durch die Gründung von Tochtergesellschaften, so wurde z.B. 2022 die Tochter Wizz Malta neu gegründet. Während Wizz bis zur Corona-Pandemie seit Mai 2017 den Flughafen Frankfurt anflieg, hat auch sie sich von dort inzwischen wieder zurückgezogen. 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 Frankfurt inzwischen grundsätzlich auch für Low Cost Carrier interessant. Allerdings sind nach Aussagen der Gesellschaften hohe Gebühren in Frankfurt ein Grund für deren Rückzug. 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 19%, in Madrid bei 16% und in Barcelona bei 71 %.

**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 bis dato von Air Berlin befliegen wurden und die Easyjet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat. In der Coronazeit reduzierte Easyjet das Streckennetz in Deutschland jedoch stark. Die mit Beginn der Pandemie gestrichenen innerdeutschen Flüge sollten ab Ende 2021 schrittweise wieder aufgenommen werden. Zunächst ist dies mit Berlin - Köln auch erfolgt. Allerdings hat Easyjet zum Winter 2022/2023 das Angebot in Berlin auf einigen Strecken aufgrund „zu hoher Gebühren“ erneut reduziert, darunter auch die Strecke nach Köln. Zum Winterflugplan sind sieben von 18 dort stationierten Flugzeugen 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 Interkontflüge 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. Aufgrund des seit 2019 bis Anfang 2021 geltenden Flugverbots für die B737Max8 und der Corona-Pandemie werden diese Strecken nicht mehr bedient. Das durch die Pandemie verursachte geringe Passagieraufkommen hat die Gesellschaft in starke finanzielle Probleme gebracht. Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens soll es keine Langstreckenflüge mehr geben und die Gesellschaft will sich auf den europäischen Verkehr besonders in Skandinavien konzentrieren.

So beginnt nach der Krise jetzt eine **Phase 3**, eine Neuausrichtung in der Entwicklung der Low Cost Carrier, in der die Fluggesellschaften versuchen, sich neu zu positionieren. Dabei spielen Faktoren wie Personal, Fluggerät, Sitz des Unternehmens, Streckenauswahl und Flugpreise eine große Rolle. Aktuell hat z.B. Ryanair das Angebot im aktuellen Winterflugplan 2022/2023 so stark erhöht, dass die Anzahl der Flüge in Europa schon 10% über den Vor-Corona-Werten des Jahres 2019 liegt.

## Low Cost Verkehre in Deutschland

| Rang | Fluggesellschaft      | 01/2023      |                |            | 01/2022      |                |            | Veränderung (%) |             |            |
|------|-----------------------|--------------|----------------|------------|--------------|----------------|------------|-----------------|-------------|------------|
|      |                       | Starts       | Sitze          | Strecken*  | Starts       | Sitze          | Strecken*  | Starts          | Sitze       | Strecken*  |
| 1    | Eurowings             | 847          | 135.792        | 158        | 543          | 87.324         | 130        | 56,0            | 55,5        | 21,5       |
| 2    | Ryanair               | 647          | 121.869        | 200        | 350          | 66.006         | 134        | 84,9            | 84,6        | 49,3       |
| 3    | Wizz                  | 261          | 52.291         | 101        | 188          | 35.631         | 88         | 38,8            | 46,8        | 14,8       |
| 4    | Easyjet               | 144          | 24961          | 43         | 68           | 12234          | 30         | 111,8           | 104,0       | 43,3       |
| 5    | Vueling               | 61           | 11.928         | 10         | 30           | 6.130          | 12         | 103,3           | 94,6        | -16,7      |
| 6    | Air Baltic            | 45           | 6.525          | 9          | 40           | 5.800          | 10         | 12,5            | 12,5        | -10,0      |
| 7    | Norwegian_total       | 29           | 5.397          | 9          | 12           | 2.232          | 5          | 141,7           | 141,8       | 80,0       |
|      | Norwegian Air Shuttle | 21           | 3.906          | 6          | 8            | 1.488          | 3          | 162,5           | 162,5       | 100,0      |
|      | Norwegian Air Sweden  | 8            | 1.491          | 3          | 4            | 744            | 2          | 100,0           | 100,4       | 50,0       |
| 8    | Norse Atlantic        | 6            | 2.028          | 2          | 0            | 0              | 0          | ---             | ---         | ---        |
| 9    | Transavia (France)    | 4            | 756            | 1          | 0            | 0              | 0          | ---             | ---         | ---        |
| 10   | Play                  | 3            | 528            | 1          | 2            | 384            | 1          | 50,0            | 37,5        | 0,0        |
| 11   | Scoot                 | 3            | 987            | 1          | 7            | 2.303          | 2          | -57,1           | -57,1       | -50,0      |
| 12   | Air Arabia Maroc      | 2            | 348            | 1          | 0            | 0              | 0          | ---             | ---         | ---        |
| 13   | Volotea               | 1            | 180            | 1          | 0            | 0              | 0          | ---             | ---         | ---        |
|      | Blue Air              | 0            | 0              | 0          | 3            | 567            | 2          | -100            | -100        | -100       |
|      | Pobeda                | 0            | 0              | 0          | 4            | 756            | 4          | -100,0          | -100,0      | -100,0     |
|      | Aer Lingus            | 0            | 0              | 0          | 18           | 3.102          | 5          | -100,0          | -100,0      | -100,0     |
|      | Corendon              | 0            | 0              | 0          | 68           | 12.852         | 33         | -100,0          | -100,0      | -100,0     |
|      | Corendon Europe       | 0            | 0              | 0          | 64           | 12.096         | 39         | -100,0          | -100,0      | -100,0     |
|      | <b>Summe</b>          | <b>2.053</b> | <b>363.590</b> | <b>537</b> | <b>1.397</b> | <b>247.417</b> | <b>495</b> | <b>47,0</b>     | <b>47,0</b> | <b>8,5</b> |

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

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

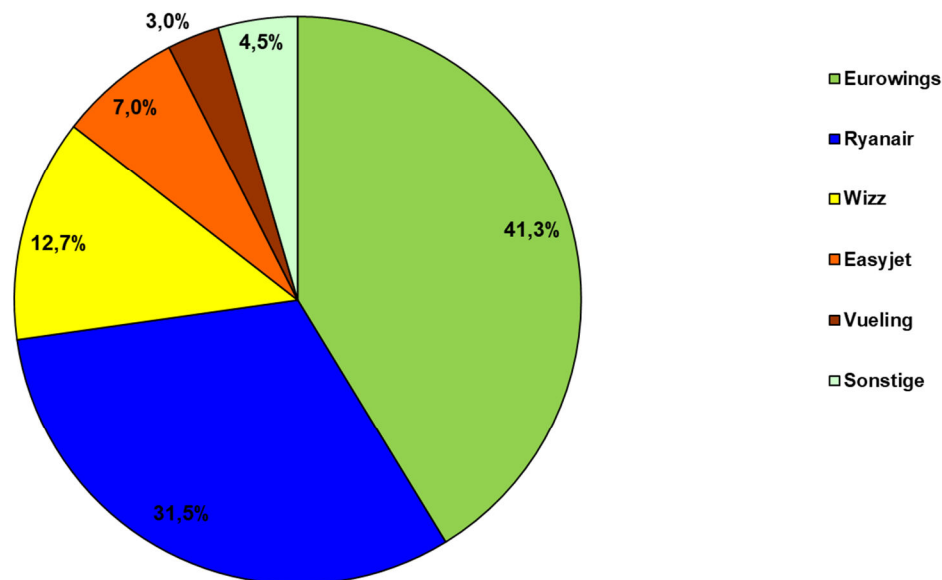


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Januarwoche 2023)**

| Low Cost Verkehre in Deutschland |                |              |                |            |              |                |            |                 |             |             |
|----------------------------------|----------------|--------------|----------------|------------|--------------|----------------|------------|-----------------|-------------|-------------|
|                                  |                | 01/2023      |                |            | 01/2022      |                |            | Veränderung (%) |             |             |
| Rang                             | Zielland       | Starts       | Sitzplätze     | Strecken   | Starts       | Sitzplätze     | Strecken   | Starts          | Sitzplätze  | Strecken    |
| 1                                | Spanien        | 390          | 71.736         | 87         | 297          | 53.977         | 91         | 31,3            | 32,9        | -4,4        |
| 2                                | Deutschland    | 348          | 54.240         | 26         | 201          | 32.268         | 19         | 73,1            | 68,1        | 36,8        |
| 3                                | Großbritannien | 229          | 39.133         | 34         | 38           | 6.525          | 12         | 502,6           | 499,7       | 183,3       |
| 4                                | Italien        | 169          | 30.515         | 48         | 123          | 21.386         | 37         | 37,4            | 42,7        | 29,7        |
| 5                                | Österreich     | 93           | 15.381         | 12         | 58           | 9.360          | 9          | 60,3            | 64,3        | 33,3        |
| 6                                | Rumänien       | 68           | 13.792         | 28         | 44           | 8.160          | 22         | 54,5            | 69,0        | 27,3        |
| 7                                | Schweiz        | 55           | 9.048          | 8          | 35           | 5.592          | 8          | 57,1            | 61,8        | 0,0         |
| 8                                | Bulgarien      | 55           | 10.435         | 18         | 23           | 4.267          | 13         | 139,1           | 144,6       | 38,5        |
| 9                                | Lettland       | 47           | 7.381          | 8          | 39           | 6.092          | 9          | 20,5            | 21,2        | -11,1       |
| 10                               | Polen          | 46           | 8.814          | 11         | 34           | 6.434          | 9          | 35,3            | 37,0        | 22,2        |
| 11                               | Portugal       | 45           | 8.349          | 22         | 45           | 8.344          | 21         | 0,0             | 0,1         | 4,8         |
| 12                               | Serbien        | 45           | 8.572          | 17         | 39           | 7.250          | 15         | 15,4            | 18,2        | 13,3        |
| 13                               | Irland         | 34           | 6.426          | 8          | 35           | 6.315          | 8          | -2,9            | 1,8         | 0,0         |
| 14                               | Bosnien        | 33           | 6.094          | 14         | 20           | 3.638          | 12         | 65,0            | 67,5        | 16,7        |
| 15                               | Marokko        | 31           | 5.820          | 16         | 0            | 0              | 0          | ---             | ---         | ---         |
| 16                               | Frankreich     | 30           | 5.208          | 8          | 27           | 5.048          | 8          | 11,1            | 3,2         | 0,0         |
| 17                               | Schweden       | 30           | 5.124          | 10         | 21           | 3.522          | 8          | 42,9            | 45,5        | 25,0        |
| 18                               | Ungarn         | 29           | 5.572          | 6          | 31           | 5.565          | 7          | -6,5            | 0,1         | -14,3       |
| 19                               | Mazedonien     | 29           | 5.320          | 12         | 20           | 3.850          | 9          | 45,0            | 38,2        | 33,3        |
| 20                               | Albanien       | 25           | 5.478          | 9          | 14           | 2.900          | 6          | 78,6            | 88,9        | 50,0        |
| 21                               | Norwegen       | 25           | 4.566          | 7          | 13           | 2.238          | 4          | 92,3            | 104,0       | 75,0        |
| 22                               | Dänemark       | 19           | 3.345          | 4          | 11           | 1.902          | 2          | 72,7            | 75,9        | 100,0       |
| 23                               | Griechenland   | 18           | 3.267          | 8          | 24           | 5.009          | 10         | -25,0           | -34,8       | -20,0       |
| 24                               | Niederlande    | 18           | 2.796          | 3          | 2            | 366            | 1          | 800,0           | 663,9       | 200,0       |
| 25                               | Kroatien       | 17           | 2.904          | 9          | 6            | 960            | 4          | 183,3           | 202,5       | 125,0       |
| 26                               | Israel         | 16           | 2.991          | 3          | 4            | 756            | 1          | 300,0           | 295,6       | 200,0       |
| 27                               | Ägypten        | 15           | 2.706          | 7          | 15           | 2.811          | 10         | 0,0             | -3,7        | -30,0       |
| 28                               | Litauen        | 14           | 2.452          | 6          | 14           | 2.376          | 5          | 0,0             | 3,2         | 20,0        |
| 29                               | Moldavien      | 9            | 1.974          | 4          | 10           | 1.800          | 4          | -10,0           | 9,7         | 0,0         |
| 30                               | Estland        | 7            | 1.191          | 3          | 7            | 1.103          | 2          | 0,0             | 8,0         | 50,0        |
| 31                               | Tschechien     | 7            | 1.146          | 1          | 5            | 768            | 1          | 40,0            | 49,2        | 0,0         |
| 32                               | Belgien        | 7            | 1.323          | 1          | 3            | 567            | 1          | 133,3           | 133,3       | 0,0         |
| 33                               | Georgien       | 7            | 1.254          | 4          | 3            | 540            | 3          | 133,3           | 132,2       | 33,3        |
| 34                               | Zypern         | 7            | 1.314          | 4          | 2            | 378            | 1          | 250,0           | 247,6       | 300,0       |
| 35                               | Montenegro     | 6            | 1.216          | 3          | 2            | 360            | 1          | 200,0           | 237,8       | 200,0       |
| 36                               | USA            | 6            | 2.028          | 2          | 0            | 0              | 0          | ---             | ---         | ---         |
| 37                               | Jordanien      | 5            | 936            | 3          | 5            | 936            | 3          | 0,0             | 0,0         | 0,0         |
| 38                               | Finnland       | 5            | 800            | 3          | 1            | 174            | 1          | 400,0           | 359,8       | 200,0       |
| 39                               | Island         | 4            | 708            | 2          | 2            | 384            | 1          | 100,0           | 84,4        | 100,0       |
| 40                               | Libanon        | 3            | 522            | 2          | 4            | 618            | 3          | -25,0           | -15,5       | -33,3       |
| 41                               | Singapur       | 3            | 987            | 1          | 3            | 987            | 1          | 0,0             | 0,0         | 0,0         |
| 42                               | Malta          | 2            | 378            | 1          | 0            | 0              | 0          | ---             | ---         | ---         |
| 43                               | Armenien       | 1            | 174            | 1          | 1            | 168            | 1          | 0,0             | 3,6         | 0,0         |
| 44                               | Irak           | 1            | 174            | 1          | 1            | 174            | 1          | 0,0             | 0,0         | 0,0         |
| 45                               | Türkei         | 0            | 0              | 0          | 68           | 12852          | 33         | -100,0          | -100,0      | -100,0      |
| 46                               | Ukraine        | 0            | 0              | 0          | 41           | 7617           | 17         | -100,0          | -100,0      | -100,0      |
| 47                               | Rußland        | 0            | 0              | 0          | 5            | 930            | 5          | -100,0          | -100,0      | -100,0      |
| 48                               | Tunesien       | 0            | 0              | 0          | 1            | 150            | 1          | -100,0          | -100,0      | -100,0      |
|                                  | <b>Summe</b>   | <b>2.053</b> | <b>363.590</b> | <b>485</b> | <b>1.397</b> | <b>247.417</b> | <b>440</b> | <b>47,0</b>     | <b>47,0</b> | <b>10,2</b> |

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

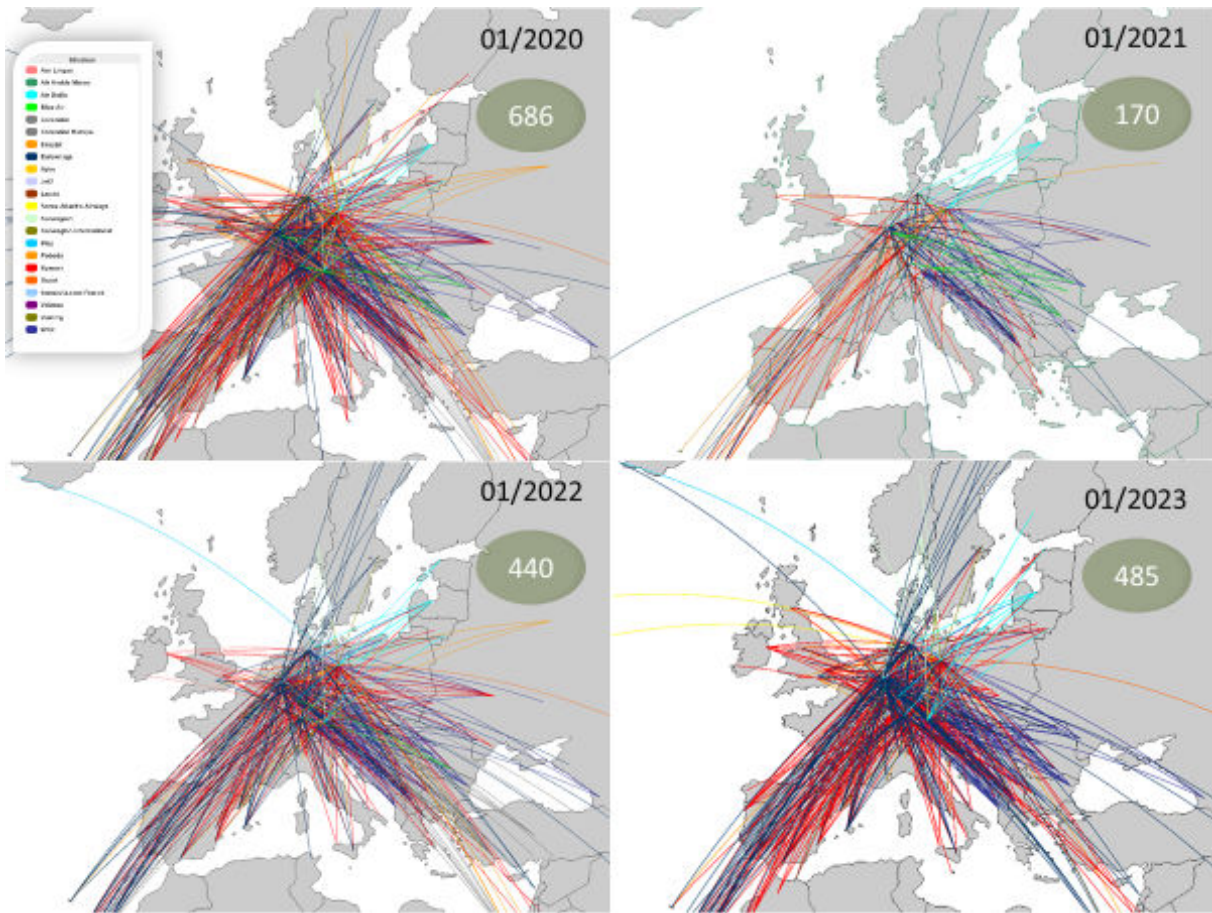


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

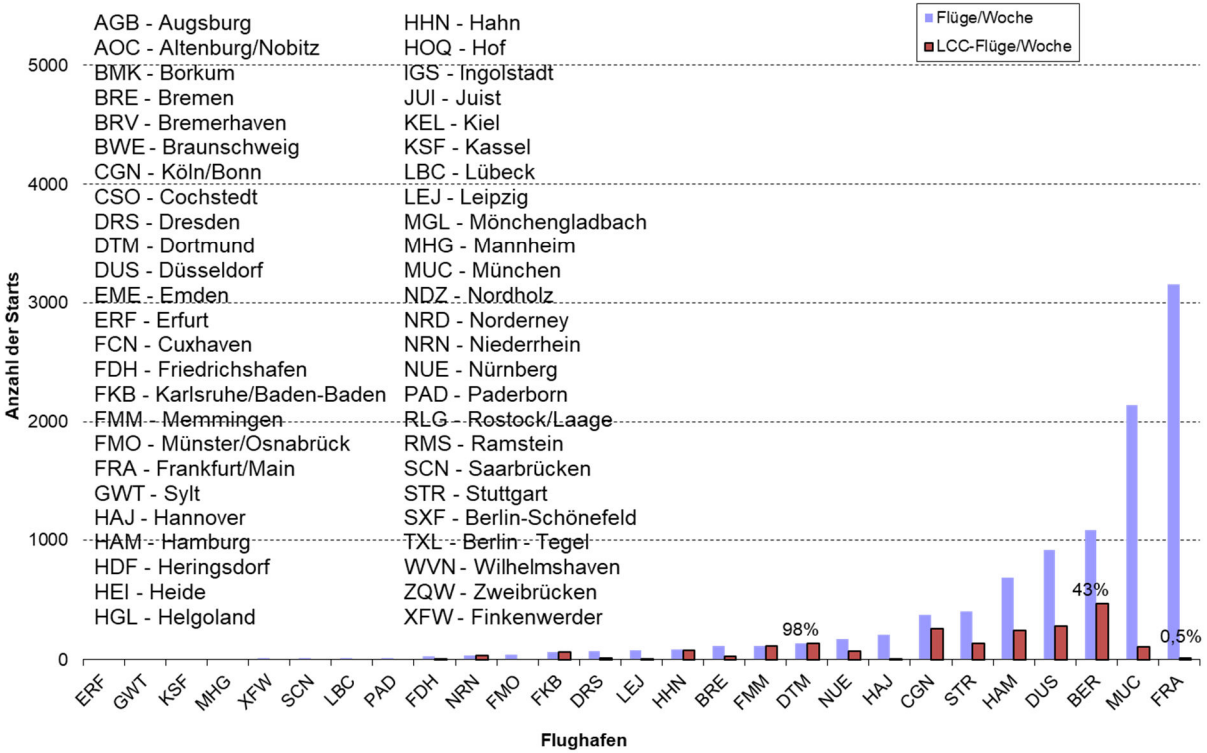


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2023

| Low Cost Markt in Deutschland |                                   |               |                          |
|-------------------------------|-----------------------------------|---------------|--------------------------|
| Flughafen                     | Passagiere im Jahr 2022 (in Tsd.) |               | Anteil %<br>LC an gesamt |
|                               | Gesamt                            | LC            |                          |
| BER                           | 19.826                            | 11.195        | 56,5                     |
| CGN                           | 8.734                             | 6.457         | 73,9                     |
| DUS                           | 16.040                            | 5.913         | 36,9                     |
| HAM                           | 11.080                            | 4.742         | 42,8                     |
| STR                           | 6.957                             | 3.284         | 47,2                     |
| DTM                           | 2.561                             | 2.485         | 97,0                     |
| FMM                           | 1.985                             | 1.979         | 99,7                     |
| NUE                           | 3.235                             | 1.723         | 53,2                     |
| MUC                           | 31.599                            | 1.717         | 5,4                      |
| HHN                           | 1.346                             | 1.299         | 96,5                     |
| FKB                           | 1.296                             | 1.284         | 99,0                     |
| NRN                           | 1.023                             | 1.016         | 99,4                     |
| FRA                           | 48.803                            | 694           | 1,4                      |
| BRE                           | 1.488                             | 581           | 39,0                     |
| HAJ                           | 3.952                             | 496           | 12,6                     |
| FMO                           | 805                               | 343           | 42,6                     |
| DRS                           | 834                               | 313           | 37,5                     |
| PAD                           | 499                               | 205           | 41,0                     |
| FDH                           | 290                               | 149           | 51,5                     |
| SCN                           | 298                               | 133           | 44,5                     |
| LEJ                           | 1.548                             | 114           | 7,4                      |
| ERF                           | 135                               | 3             | 2,2                      |
| RLG                           | 57                                | 1             | 1,6                      |
| LBC                           | 82                                | 0             | 0,0                      |
| <b>Gesamt</b>                 | <b>164.473</b>                    | <b>46.125</b> | <b>28,0</b>              |

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

| Low Cost Angebote in Europa |                             |               |                  |              |
|-----------------------------|-----------------------------|---------------|------------------|--------------|
| Rang                        | Fluggesellschaft            | 01/2023       |                  |              |
|                             |                             | Starts        | Sitze            | Strecken*    |
| 1                           | Ryanair                     | 14341         | 2705148          | 3380         |
| 2                           | Easyjet                     | 5716          | 1021825          | 1041         |
| 3                           | Wizz_total                  | 4427          | 961700           | 1379         |
|                             | Wizz                        | 4014          | 867931           | 1264         |
| 4                           | Vueling                     | 3132          | 585294           | 448          |
| 5                           | Norwegian_total             | 1852          | 344625           | 283          |
| 6                           | Transavia_total             | 1362          | 255258           | 302          |
| 7                           | Eurowings                   | 1359          | 219636           | 302          |
|                             | Norwegian                   | 1182          | 219852           | 187          |
| 8                           | Jet 2                       | 694           | 131970           | 246          |
|                             | Transavia                   | 685           | 127305           | 139          |
|                             | Transavia.France            | 677           | 127953           | 163          |
|                             | Norwegian Air International | 670           | 124773           | 96           |
| 9                           | Air Baltic                  | 658           | 95900            | 115          |
| 10                          | Volotea                     | 422           | 68028            | 178          |
|                             | Wizz UK                     | 382           | 86450            | 108          |
| 11                          | Flybe                       | 292           | 22776            | 34           |
| 12                          | flydubai                    | 240           | 40740            | 28           |
| 13                          | Air Arabia_total            | 153           | 26622            | 52           |
|                             | Air Arabia Maroc            | 138           | 24012            | 49           |
| 14                          | Play                        | 84            | 15282            | 25           |
| 15                          | Albawings                   | 62            | 11904            | 22           |
| 16                          | Norse                       | 32            | 10816            | 7            |
|                             | Wizz Abu Dhabi              | 31            | 7319             | 7            |
| 17                          | Pobeda                      | 16            | 3024             | 2            |
|                             | Air Arabia Abu Dhabi        | 15            | 2610             | 3            |
| 18                          | Scoot                       | 5             | 1645             | 2            |
|                             | <b>Summe</b>                | <b>34.847</b> | <b>6.522.193</b> | <b>7.846</b> |

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge 01/2023 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

| Low Cost Angebote in Europa |                |               |                  |              |
|-----------------------------|----------------|---------------|------------------|--------------|
| Rang                        | Land           | 01/2023       |                  |              |
|                             |                | Starts        | Sitzplätze       | Strecken     |
| 1                           | Spanien        | 6089          | 1.141.026        | 989          |
| 2                           | Großbritannien | 5932          | 1.075.939        | 866          |
| 3                           | Italien        | 5160          | 983.120          | 908          |
| 4                           | Frankreich     | 2659          | 495.294          | 577          |
| 5                           | Deutschland    | 2053          | 363.590          | 485          |
| 6                           | Polen          | 1202          | 241.075          | 341          |
| 7                           | Portugal       | 1183          | 226.536          | 212          |
| 8                           | Norwegen       | 1077          | 203.821          | 132          |
| 9                           | Irland         | 1037          | 196.162          | 164          |
| 10                          | Niederlande    | 1004          | 180.356          | 159          |
| 11                          | Schweiz        | 748           | 136.644          | 134          |
| 12                          | Rumänien       | 746           | 153.655          | 199          |
| 13                          | Schweden       | 620           | 117.104          | 119          |
| 14                          | Österreich     | 605           | 113.419          | 141          |
| 15                          | Dänemark       | 585           | 108.340          | 104          |
| 16                          | Belgien        | 571           | 108.058          | 123          |
| 17                          | Ungarn         | 431           | 89.464           | 88           |
| 18                          | Lettland       | 376           | 59.441           | 66           |
| 19                          | Bulgarien      | 288           | 56.058           | 71           |
| 20                          | Litauen        | 219           | 39.099           | 61           |
| 21                          | Griechenland   | 212           | 41.759           | 60           |
| 22                          | Tschechien     | 211           | 39.906           | 48           |
| 23                          | Albanien       | 197           | 41.146           | 43           |
| 24                          | Zypern         | 193           | 39.245           | 64           |
| 25                          | Finnland       | 170           | 30.192           | 38           |
| 26                          | Malta          | 161           | 30.871           | 60           |
| 27                          | Serbien        | 156           | 31.184           | 48           |
| 28                          | Island         | 121           | 23.356           | 33           |
| 29                          | Estland        | 104           | 17.453           | 30           |
| 30                          | Rußland        | 94            | 16.491           | 8            |
| 31                          | Bosnien        | 78            | 14.838           | 32           |
| 32                          | Mazedonien     | 78            | 14.526           | 31           |
| 33                          | Türkei         | 77            | 13.993           | 27           |
| 34                          | Georgien       | 74            | 14.252           | 26           |
| 35                          | Luxemburg      | 68            | 12.729           | 14           |
| 36                          | Kroatien       | 64            | 11.429           | 27           |
| 37                          | Slovakei       | 60            | 11.392           | 23           |
| 38                          | Armenien       | 38            | 8.108            | 10           |
| 39                          | Moldawien      | 33            | 7.128            | 12           |
| 40                          | Aserbaidshan   | 27            | 5.132            | 3            |
| 41                          | Montenegro     | 22            | 4.631            | 11           |
| 42                          | Slowenien      | 9             | 1.641            | 3            |
| 43                          | Gibraltar      | 8             | 1.428            | 3            |
| 44                          | Weißrussland   | 7             | 1.162            | 1            |
|                             | <b>Summe</b>   | <b>34.847</b> | <b>6.522.193</b> | <b>6.594</b> |

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge 01/2023. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

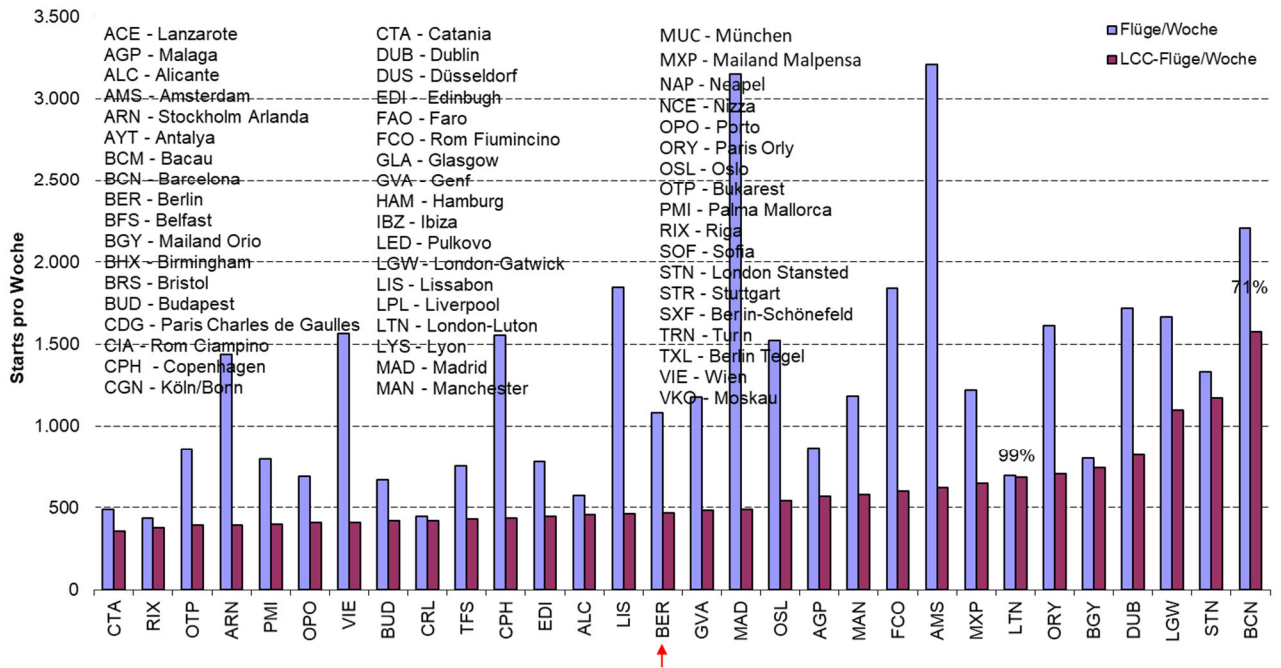


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2023

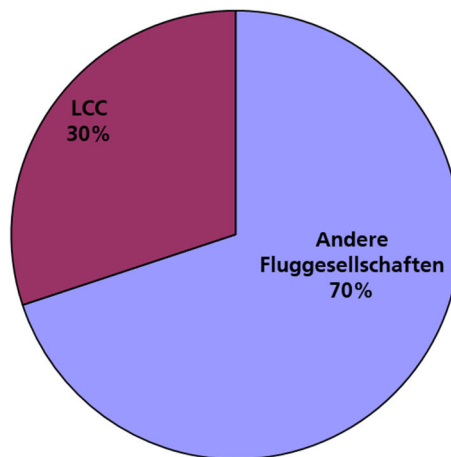


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts im Januar 2023

**Ansprechpartner:**

Dr. Peter Berster  
 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)  
 Institut für Luftverkehr  
 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)