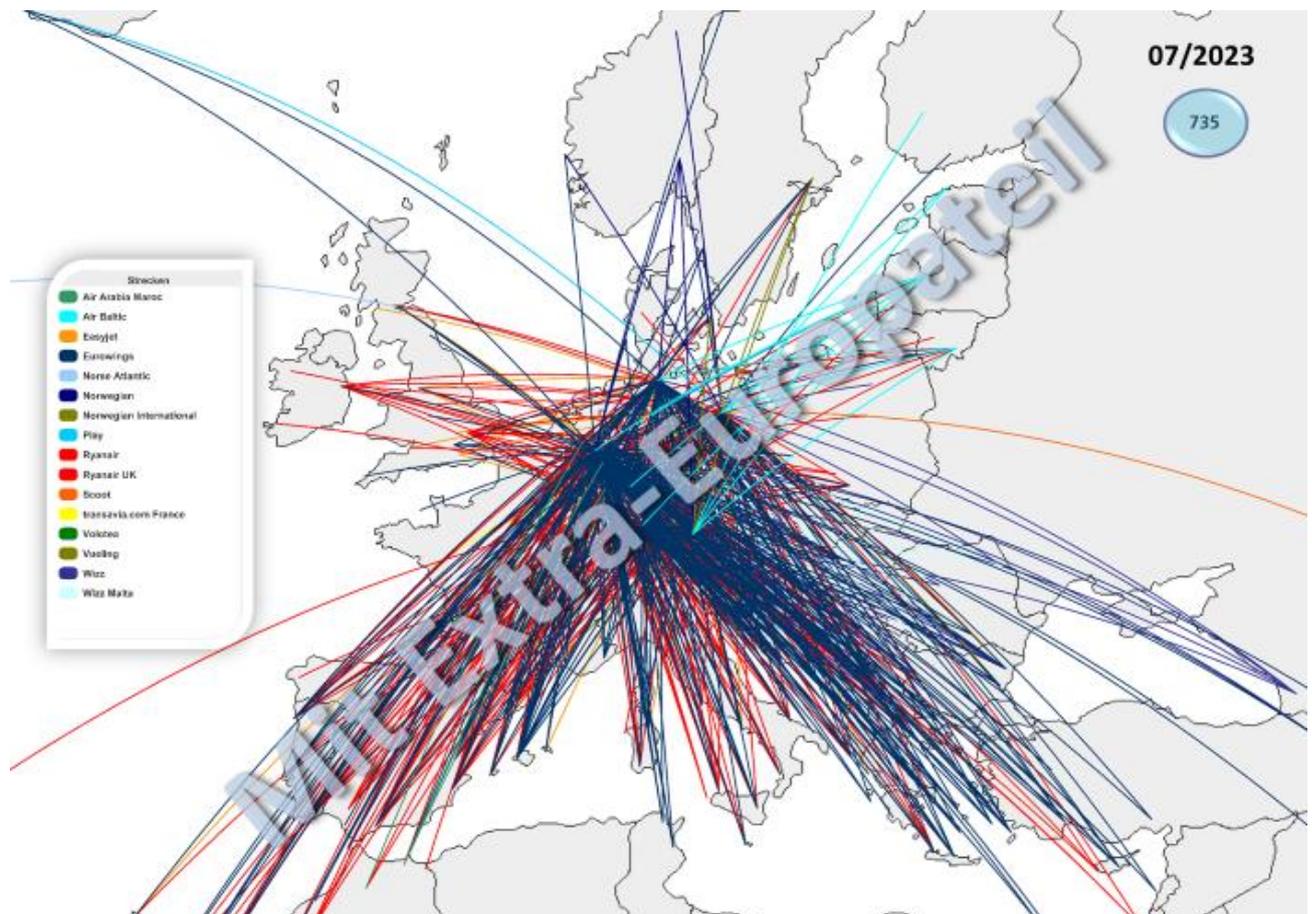


Low Cost Monitor 2/2023

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Herbst 2023

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 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 Sommerflugplan 2023. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2023. 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 den Ukraine-Krieg. Auch wenn die Corona-Einschränkungen in Deutschland und Europa 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 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 Töchtern Ryanair UK und 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 es auch aufgrund eines Eigentümerwechsel häufig nur noch für vereinzelte Flüge preisgünstige Angebote gibt, was eher auf Touristikangebote und einen Restplatzverkauf hindeutet. Daher ist ein Vergleich der Gesamtzahlen in dem Monitor mit dem Vorjahr nur eingeschränkt möglich.

→

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

Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 11 Flugzeuge (A320: 11)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 32 Flugzeuge (A220: 31, A320: 1)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 174 Flugzeuge (A319: 51, A320: 113, A321: 10)
Easyjet Europe (EC) (www.easyjet.com), Flotte: 126 Flugzeuge (A319: 37, A320: 84, A321: 5)
Easyjet Switzerland (DS) (www.easyjet.com), Flotte: 29 Flugzeuge (A320: 29)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 83 Flugzeuge (A319: 29, A320: 45, A321: 8, A220: 1)
Eurowings Europe (E2) (www.eurowings.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A319: 6, A320: 15)
Lauda Europe (LW) (www.Ryanair.com), Flotte: 28 Flugzeuge (A320: 28)
Norse Atlantic (NO) (www.flynorse.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B787: 4)
Norwegian Int. (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 45 Flugzeuge (B737: 45)
Norwegian (D8) (www.norwegian.no), Flotte: 39 Flugzeuge (B737: 39)
Play (OG) (www.flyplay.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 6 ;A321: 4)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 298 Flugzeuge (B737: 298); inkl. Malta Air: (B737: 460)
Ryanair UK (RK) (www.ryanair.com), Flotte: 13 Flugzeuge (B737: 13)
Scoot (TR) (www.flyscoot.com), Flotte: 51 Flugzeuge (B787: 20, A320: 22, A321: 9)
Transavia (France) (TO) (www.transavia.com), Flotte: 71 Flugzeuge (B737: 71)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 41 Flugzeuge (A319: 20, A320: 21)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 120 Flugzeuge (A319: 6, A320: 92, A321: 22)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 83 Flugzeuge (A320: 16, A321: 67)

(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 wird. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Low Cost Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt ist die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt relativ konstant geblieben. Es gab jedoch eine vermehrte Gründung von Tochtergesellschaften. 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. Im Zusammenhang mit dem Brexit wurde mit Ryanair UK eine weitere Tochtergesellschaft gegründet. Scoot, eine Gesellschaft aus Singapur, die in der Vergangenheit schon Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien angeboten hat, ist nach der Coronapandemie in Deutschland auch wieder aktiv. Ebenso sind Volotea und Air Arabia Maroc wieder zurück in Deutschland. Mit Wizz Air Malta ist eine neue Tochtergesellschaft von Wizz Air in Deutschland aktiv. Norse Atlantic ist ein jüngerer Low Cost Carrier aus Norwegen, der 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 298 Flugzeugen des Typs 737-800 und B737 Max mit jeweils knapp 190 bzw. 200 Sitzplätzen und weiteren 13 Flugzeugen bei Ryanair UK sowie 162 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): 263; LH-Cargo: 11; LH-Cityline 53). 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 174 Flugzeuge. Hinzu kommen jedoch noch Flugzeuge von Easyjet Europe und Easyjet Switzerland, sodass die Gesellschaft über rund 330 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 19 Flugzeuge vom Typ A320 und zwölf A330 Maschinen zur Verfügung. Bei Eurowings selbst sind weitere 83 Flugzeuge vorwiegend der Typenklasse A319/A320/A321 und bei Eurowings Europe

21 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. So besteht die Flotte von Norwegian aktuell nur noch aus 84 Flugzeugen des Typs B 737. Dafür setzen die neugegründete norwegische Norse Atlantic und Norse Atlantic UK rund 10 Flugzeuge des Typs B 787 ein.

Zahlreiche Flugzeuge der Gesellschaften befanden sich aufgrund des stark eingeschränkten Luftverkehrs in der Corona Pandemie viele Monate auf Parkposition, oder sind ausgemustert worden, Bestellungen wurden zurückgenommen. Seit einiger Zeit ist jedoch wieder ein deutlicher Anstieg bei der Anzahl der Flugzeuge zu erkennen. Doch können diese nur langsam wieder in den Markt eingefügt werden, da geparktes Fluggerät erst wieder flugtüchtig gemacht und ausgemustertes durch neues ersetzt werden muss. Auch muss verstärkt neues Personal erst ausgebildet werden.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der geplanten Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2023 ist Eurowings mit 2.060 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 15 %, im Vergleich zu den Flügen im Sommer 2019 sind dies aber nur rund 65 %.

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. 6.746 Starts im Sommer 2018 bedeuteten zuletzt das höchste Aufkommen. 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 Sommer 2020 gab es lediglich rund 2.600 geplante Starts in dem betrachteten Segment. Es folgte ein Anstieg auf 4.060 geplante Starts im Sommer 2022. In diesem Jahr gibt es 4.035 Starts. Allerdings werden die Flüge von Corendon aus den genannten Gründen seit diesem Jahr nicht mehr im Monitor betrachtet. Die Gesamtanzahl der Flüge ist jedoch gegenüber dem Vorjahr ungefähr gleichgeblieben, da andere Gesellschaften entsprechend gewachsen sind. Würde man auch weiterhin Corendon berücksichtigen, so kämen rund 200 Flüge dieser Gesellschaft hinzu und die Gesamtanzahl der Flüge mit Low Cost Angeboten würde bei 4.236 Flügen in der betrachteten Juliwoche 2023 liegen, das wären rund 4,3 % mehr als im letzten Jahr.

Im Ranking folgen Ryanair (1.093 Flüge) und Wizz (348 Flüge). Bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit Sommer 2019 ein starker Rückgang des Flugangebotes festzustellen. Nach einer fast vollständigen Einstellung des Flugverkehrs in der Coronapandemie gibt es seit letztem Jahr wieder einen deutlichen Anstieg. Auch in diesem Jahr ist wieder ein deutlicher Anstieg bei Ryanair und ihrer Tochtergesellschaften von rund 16 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Dabei gab es in der Vergangenheit deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hatte 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 aktuell eine Konzentration auf die Flughäfen Berlin und Köln zu beobachten, aber auch kleinere Flughäfen wie Weeze, Hahn oder Memmingen werden verstärkt angefliegen, andere dagegen, wie Frankfurt, Stuttgart oder München nicht mehr. Easyjet hat im Sommer/Herbst 2023 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Gegenüber 2019 als noch rund 1.100 Flüge angeboten wurden, sind dies derzeit nur rund 25 %. Ein Grund sind laut Easyjet u.a. die zu hohen Gebühren in Berlin.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Mit über 51 % Marktanteil bei den geplanten Flügen dominiert auch im Sommer 2023 Eurowings mit den meisten Low Cost Verbindungen. Zusammen mit Wizz, Ryanair und Easyjet vereinen die vier Carrier derzeit rund 94 % 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 735 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2023 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten (einschließlich Corendon wären es 785 Strecken). Dies sind 89 (bzw. 39) Strecken weniger als letztes Jahr, gleichbedeutend einem Rückgang von über 10 % (bzw. 5%). Diese Werte liegen deutlich unter denen des Jahres 2019 als noch 940 Strecken angeboten wurden.

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. Eurowings liegt mit 358 angebotenen Strecken auf Platz 1 im Juli 2023. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Winter-/Frühjahrperiode durchgeführt werden, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind. Nach einem Anstieg in 2018 bis auf 390 Strecken gab es bei Eurowings durch die Corona-Pandemie einen deutlichen Rückgang. Nach einem Tiefstand in 2020 mit 148 Strecken gibt es seit 2021 wieder einen Anstieg, in diesem Jahr um rund 11 % auf 358 Strecken. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Juli 2023 der Flughafen Düsseldorf mit 110 Strecken und 648 Starts pro Woche vor Köln mit 65 Strecken und 342 Starts sowie Stuttgart und Hamburg.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 28 Strecken etwas höher, als im letzten Jahr.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist auch im Sommer 2023 sehr gering. So wurden nahezu 9 von 10 Strecken von nur einer Low Cost Gesellschaft befliegen, d.h. 645 von den 735 unterschiedlichen Strecken. Lediglich auf 90 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 4.035 Flüge (4.236 inkl. Corendon) von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2023 angeboten, ein Jahr zuvor waren es einschließlich Corendon knapp 4.060, im Jahr 2018 jedoch über 6,6 Tsd. Die Zahl der Flugangebote ist gegenüber dem Vorjahr somit relativ konstant geblieben. Dabei hat die Zahl der Strecken jedoch deutlich abgenommen. Dies bedeutet eine Netzreduzierung gegenüber dem letzten Jahr. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2023 bei rund 5 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 14, im Verkehr nach Italien nur 4 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den rund 4.000 angebotenen Flügen wurden im Mittel 178 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. 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 auf 197 Sitze gewachsen und soll mit der B737Max10 ab 2027 sogar auf 228 Sitze ansteigen. 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: Nur 10 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt in einer Juliwoche 2023 angeboten, der mit 28 Strecken sogar nur rund 4 % aller Strecken ausmacht.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Italien mit rund 1.000 bzw. rund 430 geplanten Flügen im Ranking an erster und zweiter Stelle. Deutschland liegt auf Platz 3, an vierter Stelle befindet sich

Großbritannien vor Griechenland. Insgesamt planten die Low Cost Carrier in/ab Deutschland im Sommerflugplan Destinationen in 45 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 Sommerflugplan 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 678 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 Herbst 2023 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 17. Oktober 2023 gewählt worden.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2023 bei den Fluggesellschaften zwischen 58 € und 102 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 68 € und 119 € brutto. Generell ist damit ein Rückgang 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. 109 € und 170 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 30 € und rund 57 € 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).

Passagiernachfrage

Im ersten Halbjahr 2023 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 87,4 Mio. Passagiere gezählt worden. 22,2 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 25 %. 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. Memmingen 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 seit 2022 wieder einen Anstieg, die Werte in diesem Jahr liegen jedoch noch immer rund 25 % 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 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. Inzwischen nimmt es aber wieder deutlich zu und hat teilweise das Vor-Coronaangebot schon wieder deutlich überschritten. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Air Arabia Abu Dhabi (3L) (www.airarabia.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 10)
Albawings (2B) (www.albawings.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)
Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 82 Flugzeuge (B737: 82)
Jet2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 110 Flugzeuge (B737: 89; B757: 8; A321: 11; A330: 2)
Norse Atlantic UK (Z0) (www.flynorse.com), Flotte: 5 Flugzeuge (B787: 5)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 41)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 46 Flugzeuge (B737: 46)
Wizz Abu Dhabi (5W) (www.wizzair.com), Flotte: 11 Flugzeuge (A321: 11)
Wizz UK (W9) (www.wizzair.com), Flotte: 20 Flugzeuge (A320: 2, A321: 18)

Durch die Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften leicht angestiegen. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist zunächst von WOW übernommen worden, aber auch WOW hat im März 2019 den Flugbetrieb eingestellt. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die unter dem Namen Etihad Regional 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 Lauda Europe gegründet, die den Betrieb von Laudamotion übernommen hat und eine Tochter der irischen Ryanair ist. Der malaysische 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 und der Tochtergesellschaft Norse Atlantic UK, die ihre Aktivitäten in diesem Jahr gestartet hat. Auch Wizz Malta, eine Tochtergesellschaft der Wizz, ist neu im Markt zu finden. 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 22 Tsd. geplanten Starts in einer Juliwoche 2023 (s. Tab. 4), was einer Erhöhung des Flugangebots in Europa gegenüber dem Vorjahr von über 12% entspricht und damit 25% über dem Flugangebot von 2019 liegt. Es folgen die Flüge der Gesellschaften Easyjet und Wizz, die rund 12.500 bzw. 6,1 Tsd. Flüge in dem Betrachtungszeitraum geplant

hatten. Auch dies sind deutliche Steigerungen von 7% und mehr gegenüber dem letzten Jahr. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften, z. B. hinsichtlich der Bedienungsfrequenz. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 6 Flüge anbietet, sind es bei Vueling 9 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, neben Wizz UK und Wizz Abu Dhabi zusätzlich eine Wizz Malta. 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 leicht zugenommen und liegt derzeit bei rund 35 %.

Insgesamt gibt es gegenüber dem letzten Jahr einen Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa von rund 3 %. Das entspricht jedoch nur 92 % des Flugangebots von 2019.

Die wichtigsten Quell- und Zielländer für Low Cost Flüge sind fast gleichauf Spanien und Großbritannien (s. Tab. 5) mit rund 10 – 11 Tsd. Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz Spaniens im Sommer 2023 mehr als 1.340 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs, das Netz Großbritanniens immerhin 1.203 Strecken. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Italien und Frankreich. Deutschland liegt mit rund 4.000 Starts auf Rang 5.

Von den insgesamt rund 10.000 unterschiedlichen Strecken werden ca. 82 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt damit ca. 1.500 Strecken, auf denen 2 und auf rund 250 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen.

Barcelona ist mit rund 2.300 Starts im Sommer 2023 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (s. Abb. 4), größte Agglomeration ist London mit rund 5 Tsd. LCC- Angeboten. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam liegt der Anteil der Low Cost Flüge bei rund 21 %. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Berlin und Düsseldorf, auch zwei deutsche Flughäfen, die über mehr als 650 Flugangebote pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von rund 35 % der geplanten Flüge in einer Woche im Sommer 2023 (s. Abb. 5). Rund 65 % 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 Sommer 2023, z.B. von Norse Atlantic, Norse Atlantic UK 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. Aktuell werden 43 Ziele ab Frankfurt angefliegen.

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 270 geplanten Flügen zu rund 50 Zielen ist Berlin im Sommerflugplan neben Köln einer der größten Standorte in Deutschland, in Europa ist es London Stansted mit fast 1.400 Flügen zu mehr als 200 Zielen. Mit zahlreichen Preiskampagnen konnte Ryanair nach eigenen Angaben erstmals seit Beginn der Pandemie bereits 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 Jahren aus. Die derzeit mehr als 150 Mio. Passagiere pro Jahr sollen sich in 10 Jahren verdoppeln. Dafür sind verstärkt neue Flugzeuge der Marke Boeing 737Max bestellt worden, die bei einer höheren Sitzplatzanzahl weniger Treibstoff verbrauchen sollen.

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. Mit **Ryanair UK** ist aktuell eine schon länger existierende Tochtergesellschaft von Ryanair in den Markt eingetreten, die unter eigenem Kürzel diverse Flüge nach Großbritannien anbietet.

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 bei rund 20 %, in Wien bei 25% und in Barcelona bei 73% liegen.

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 und auch im Sommer 2023 das Angebot in Berlin auf einigen Strecken aufgrund „zu hoher Gebühren“ erneut reduziert, darunter auch die Strecke nach Köln, die gänzlich aufgegeben wurde. 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. Aufgrund des seit 2019 bis Anfang 2021 geltenden Flugverbots für die B737Max8 und der Corona-Pandemie wurden diese Strecken nicht mehr bedient. Das durch die Pandemie verursachte geringe Passagieraufkommen hat die Gesellschaft in starke finanzielle Probleme gebracht. Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens gibt es keine Langstreckenflüge mehr und die Gesellschaft konzentriert sich auf den europäischen Verkehr besonders in Skandinavien.

So hat nach der Krise jetzt eine **Phase 3**, eine Neuausrichtung in der Entwicklung der Low Cost Carrier begonnen, 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 Sommerflugplan 2023 so stark erhöht, dass die Anzahl der Flüge in Europa schon 25% über den Vor-Corona-Werten des Jahres 2019 liegt.

Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2023			07/2022			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	2.060	346.728	358	1.794	296.522	322	14,8	16,9	11,2
2	Ryanair_total	1.093	206.001	279	941	177.120	246	16,2	16,3	13,4
	Ryanair	1.086	204.678	272	941	177.120	246	15,4	15,6	10,6
3	Wizz_total	348	72.055	100	306	60.060	109	13,7	20,0	-8,3
4	Easyjet	284	49.944	59	349	61.153	71	-18,6	-18,3	-16,9
	Wizz	221	46.577	63	306	60060	109	-27,8	-22,4	-42,2
	Wizz Malta	127	25.478	37	0	0	0	---	---	---
5	Vueling	90	16.976	11	79	15.026	12	13,9	13,0	-8,3
6	Air Baltic	68	10.305	13	64	9.228	13	6,3	11,7	0,0
7	Norwegian_total	50	9.312	10	45	8.334	10	11,1	11,7	0,0
	Norwegian Int.	31	5.766	6	30	5.574	6	3,3	3,4	0,0
	Norwegian Air Sweden	19	3.546	4	15	2.760	4	26,7	28,5	0,0
8	Play	10	1.782	3	4	696	1	150,0	156,0	200,0
9	Transavia (France)	10	1.890	3	9	1.701	3	11,1	11,1	0,0
10	Air Arabia Maroc	9	1.590	3	3	522	1	200,0	204,6	200,0
	Ryanair UK	7	1323	7	0	0	0	---	---	---
11	Volotea	6	1056	3	1	180	1	500,0	486,7	200,0
12	Norse Atlantic	4	1.352	1	0	0	0	---	---	---
13	Scoot	3	987	1	3	987	1	0,0	0,0	0,0
	Blue Air	0	0	0	15	2.709	4	-100,0	-100,0	-100,0
	Corendon	0 (131)	0 (24.651)	0 (48)	250	46.980	80	-100,0	-100,0	-100,0
	Corendon Europe	0 (70)	0 (13.230)	0 (30)	197	36.783	94	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.035	719.987	844	4.060	718.001	968	- 0,6	0,3	- 12,8
		(4.236)	(757.859)	(922)				(4.3)	(5.6)	(-4.8)

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
Werte in Klammern: mit Berücksichtigung von Corendon 7/2023

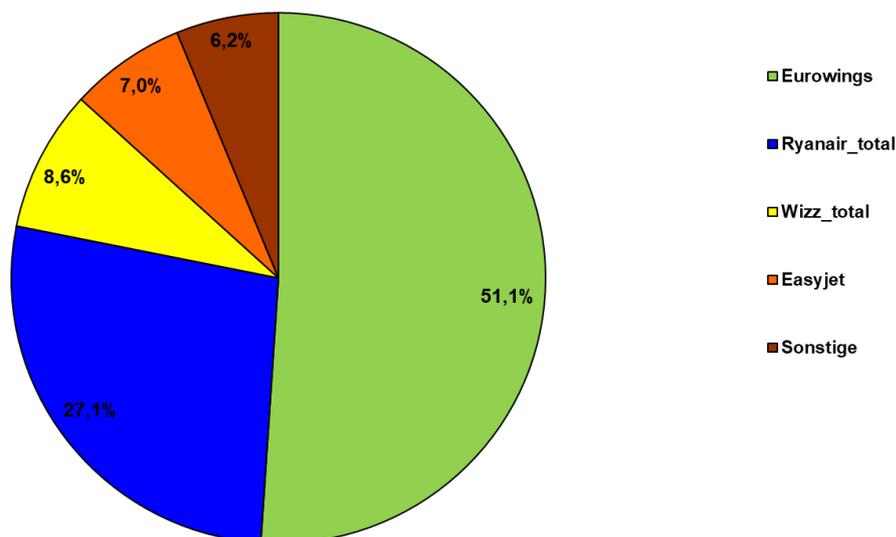


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Juliwoche 2023)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		07/2023			07/2022			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Spanien	1.021	185.984	107	976	175.611	105	4,6	5,9	1,9
2	Italien	438	77.311	101	400	70.511	100	9,5	9,6	1,0
3	Deutschland	400	65.334	28	352	55.842	24	13,6	17,0	16,7
4	Großbritannien	311	53.154	38	289	49.716	36	7,6	6,9	5,6
5	Griechenland	277	49.785	72	368	65.465	98	-24,7	-24,0	-26,5
6	Kroatien	154	26.536	40	124	20.954	38	24,2	26,6	5,3
7	Portugal	126	23.605	31	128	23.406	34	-1,6	0,9	-8,8
8	Österreich	105	16.680	11	100	15.762	13	5,0	5,8	-15,4
9	Rumänien	97	18.936	29	92	17.312	32	5,4	9,4	-9,4
10	Bulgarien	97	17.627	24	88	16.106	25	10,2	9,4	-4,0
11	Frankreich	92	15.783	23	94	16.346	25	-2,1	-3,4	-8,0
12	Polen	74	14.260	16	65	12.670	13	13,8	12,5	23,1
13	Schweiz	69	11.726	8	59	9.867	8	16,9	18,8	0,0
14	Serbien	61	12.296	18	61	11.844	19	0,0	3,8	-5,3
15	Lettland	60	9.330	10	55	8.389	9	9,1	11,2	11,1
16	Schweden	60	10.375	10	47	8.023	9	27,7	29,3	11,1
17	Ungarn	52	9.610	7	45	7.896	8	15,6	21,7	-12,5
18	Irland	50	9.255	10	48	8.776	9	4,2	5,5	11,1
19	Bosnien	48	8.869	15	46	8.403	18	4,3	5,5	-16,7
20	Marokko	48	8.871	20	41	7.536	18	17,1	17,7	11,1
21	Dänemark	47	8.202	6	36	6.204	5	30,6	32,2	20,0
22	Albanien	46	9.225	12	32	6.446	12	43,8	43,1	0,0
23	Mazedonien	44	9.970	12	38	7.890	13	15,8	26,4	-7,7
24	Norwegen	43	7.744	8	35	6.348	7	22,9	22,0	14,3
25	Litauen	23	4.136	8	24	4.090	8	-4,2	1,1	0,0
26	Türkei	21	3.631	12	264	49.299	80	-92,0	-92,6	-85,0
27	Niederlande	20	3.300	3	23	3.882	3	-13,0	-15,0	0,0
28	Zypern	18	3.276	8	19	3.408	9	-5,3	-3,9	-11,1
29	Island	16	2.862	3	7	1.236	2	128,6	131,6	50,0
30	Israel	15	2.802	3	15	2.784	3	0,0	0,6	0,0
31	Tschechien	14	2.193	2	11	1.707	2	27,3	28,5	0,0
32	Georgien	14	3.151	6	6	1.068	4	133,3	195,0	50,0
33	Montenegro	13	2.359	6	11	1.944	6	18,2	21,3	0,0
34	Estland	9	1.480	2	9	1.481	3	0,0	-0,1	-33,3
35	Tunesien	9	1.576	6	5	840	3	80,0	87,6	100,0
36	Malta	8	1.425	5	2	378	1	300,0	277,0	400,0
37	Finnland	7	1.155	2	6	911	3	16,7	26,8	-33,3
38	Belgien	6	1.134	1	6	1.134	1	0,0	0,0	0,0
39	Ägypten	4	720	3	23	4311	12	-82,6	-83,3	-75,0
40	Armenien	4	708	3	1	174	1	300,0	306,9	200,0
41	USA	4	1352	1	0	0	0	---	---	---
42	Singapur	3	987	1	3	987	1	0,0	0,0	0,0
43	Luxemburg	3	567	1	2	378	1	50,0	50,0	0,0
44	Irak	2	348	1	2	348	1	0,0	0,0	0,0
45	Libanon	2	348	2	2	318	2	0,0	9,4	0,0
	Summe	4.035 (4.236)	719.978 (757.859)	735 (785)	4.060	718.001	824	-0,6 (4,3)	0,3 (5,6)	-10,8 (-4,7)

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach geplanter Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**
Gesamtwerte in Klammern: mit Berücksichtigung von Corendon 7/2023

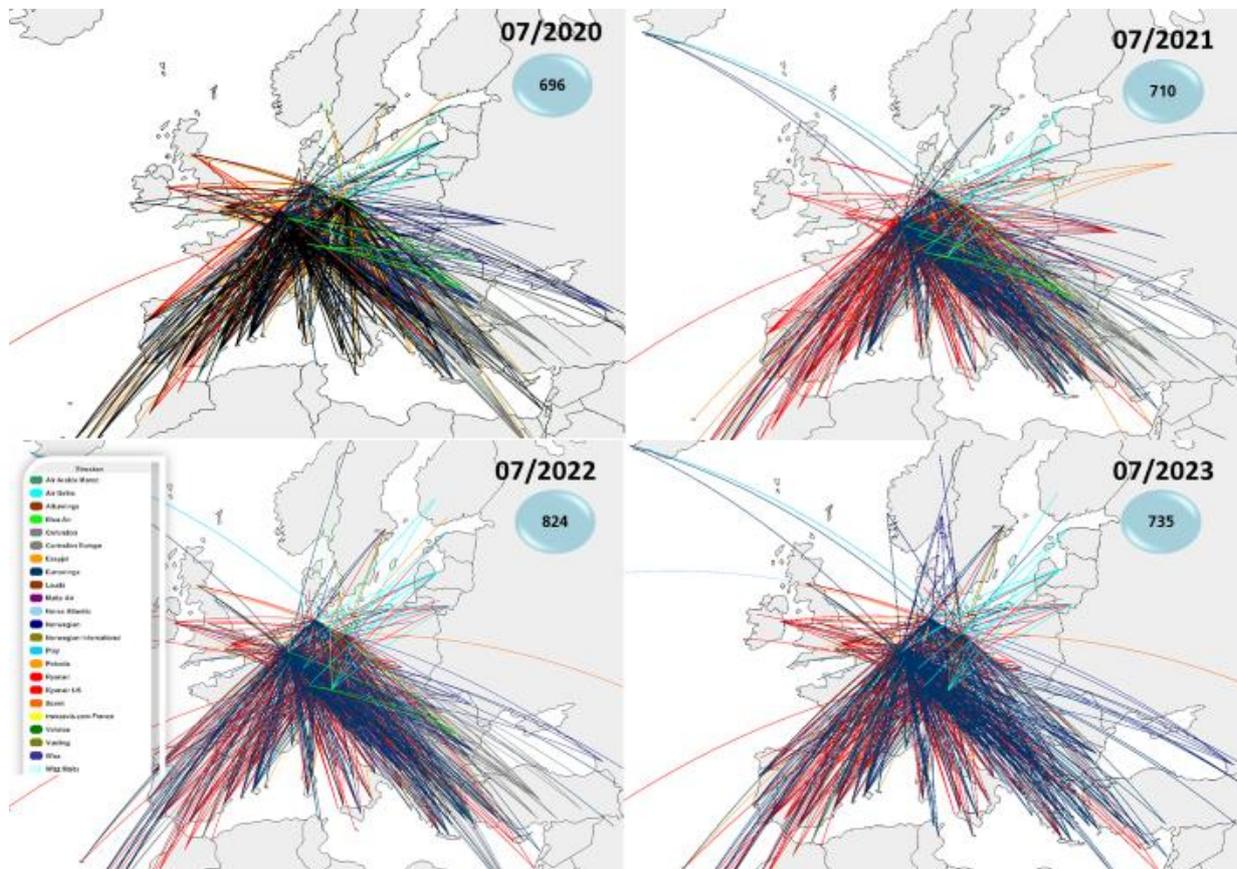


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

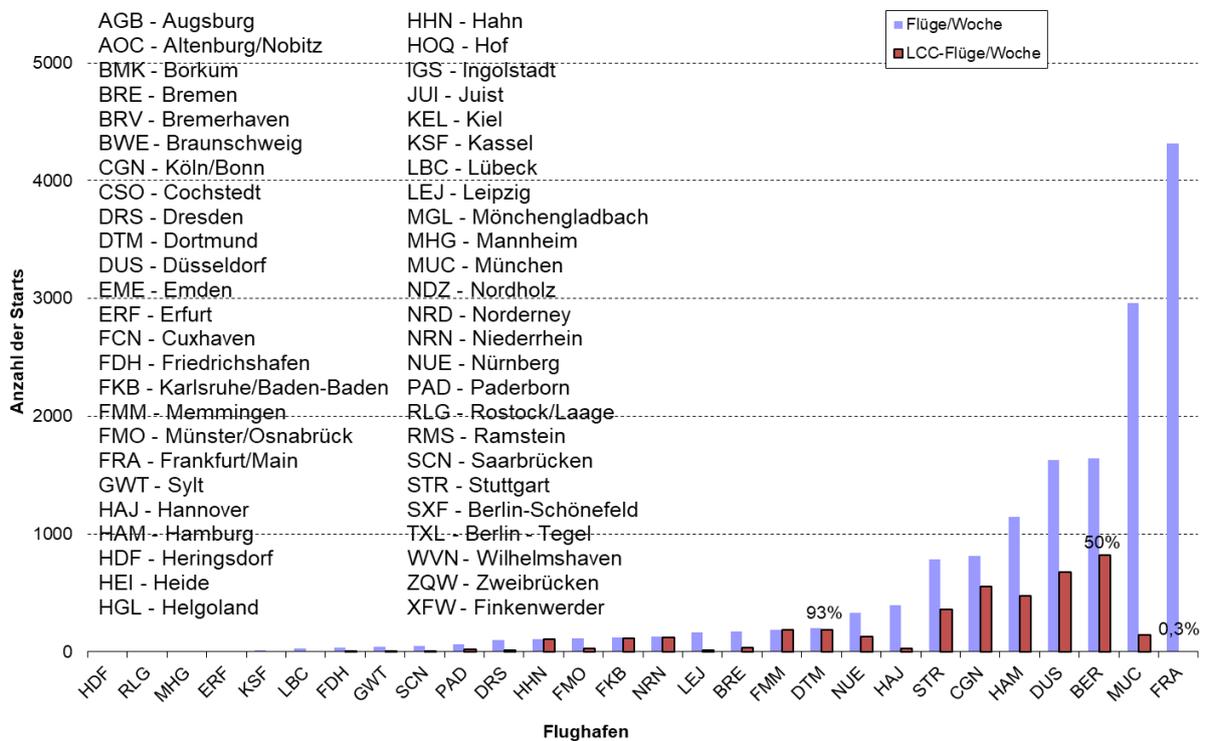


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2023

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2023 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
BER	10.489	5.488	52,3
DUS	8.335	2.911	34,9
CGN	4.123	2.836	68,8
HAM	6.028	2.455	40,7
STR	3.568	1.537	43,1
DTM	1.412	1.338	94,7
FMM	1.265	1.257	99,3
NUE	1.667	784	47,0
MUC	16.618	773	4,7
FKB	779	750	96,3
HHN	759	647	85,2
NRN	672	581	86,4
BRE	801	244	30,5
HAJ	1.909	139	7,3
FMO	362	97	26,8
PAD	274	96	35,3
DRS	400	91	22,7
LEJ	842	76	9,0
FRA	26.824	72	0,3
FDH	113	42	37,6
SCN	102	28	27,3
ERF	49	0	0,0
LBC	29	0	0,0
RLG	17	0	0,0
Gesamt	87.438	22.242	25,4

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	07/2023		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair_total	22.201	4.185.396	4.863
	Ryanair	21.687	4.088.250	4.633
2	Easyjet	12.463	2.214.607	1.772
3	Wizz_total	6.117	1.347.570	1.553
4	Vueling	4.857	908.590	539
5	Eurowings	3.961	668.252	771
	Wizz	3.279	728.050	885
6	Norwegian_total	3.018	562.686	557
7	Transavia_total	2.959	552.557	519
8	Jet 2	2.852	559.508	726
	Wizz Malta	2.320	501.014	564
9	Volotea	2.001	335.328	658
	Norwegian	1.686	313.596	272
	Transavia.France	1.682	317.376	291
	Norwegian Air	1.332	249.090	285
10	Transavia	1.277	235.181	228
	Air Baltic	944	142.202	198
	Ryanair UK	514	97.146	230
	Wizz UK	472	107.575	93
11	flydubai	333	56.623	40
12	Play	214	40.902	59
13	Air Arabia Maroc	203	35.526	58
14	Albawings	94	18.048	26
15	Norse_total	59	19.942	12
	Wizz Abu Dhabi	46	10.931	11
	Norse Atlantic UK	34	11.492	6
	Norse Atlantic	25	8.450	6
16	Air Arabia Abu Dhabi	22	3.828	4
17	Scoot	7	2.303	2
Summe		62.305	11.653.868	12.357

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge 07/2023 (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	07/2023		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Spanien	11.258	2.098.755	1.340
2	Großbritannien	10.322	1.919.304	1.263
3	Italien	9.060	1.710.385	1.397
4	Frankreich	5.530	1.007.059	998
5	Deutschland	4.035	719.978	735
6	Griechenland	2.570	484.486	621
7	Portugal	2.131	404.264	281
8	Polen	1.715	344.645	446
9	Niederlande	1.487	271.474	200
10	Norwegen	1.421	267.763	198
11	Irland	1.391	262.591	213
12	Schweiz	1.076	198.280	170
13	Rumänien	919	185.301	199
14	Dänemark	907	169.226	147
15	Schweden	824	156.224	158
16	Kroatien	816	148.385	215
17	Belgien	765	144.480	149
18	Österreich	731	135.635	148
19	Ungarn	589	121.688	106
20	Lettland	519	83.255	92
21	Türkei	507	98.971	99
22	Bulgarien	471	90.170	119
23	Zypern	422	85.086	110
24	Tschechien	396	74.020	70
25	Albanien	340	69.101	63
26	Malta	327	62.613	83
27	Litauen	256	46.327	73
28	Serbien	218	44.707	53
29	Island	191	37.473	47
30	Finnland	178	31.259	45
31	Georgien	129	27.304	33
32	Mazedonien	114	25.860	35
33	Estland	111	18.415	26
34	Bosnien	103	19.205	32
35	Slovakei	96	18.478	30
36	Rußland	78	13.467	8
37	Luxemburg	76	14.211	18
38	Montenegro	75	14.580	30
39	Armenien	60	12.626	15
40	Aserbaidshan	43	8.202	5
41	Gibraltar	24	4.332	3
42	Slovenien	17	3.121	5
43	Weißrussland	7	1.162	1
Summe		62.305	11.653.868	10.079

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge 07/2023. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

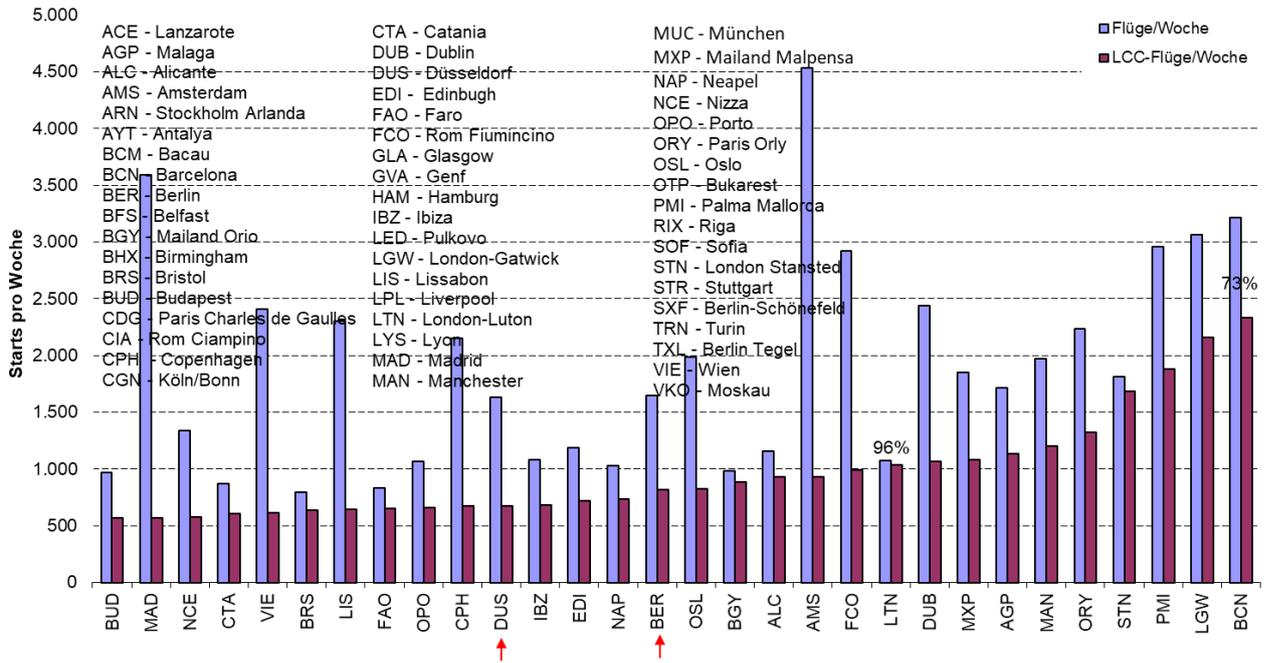


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2023

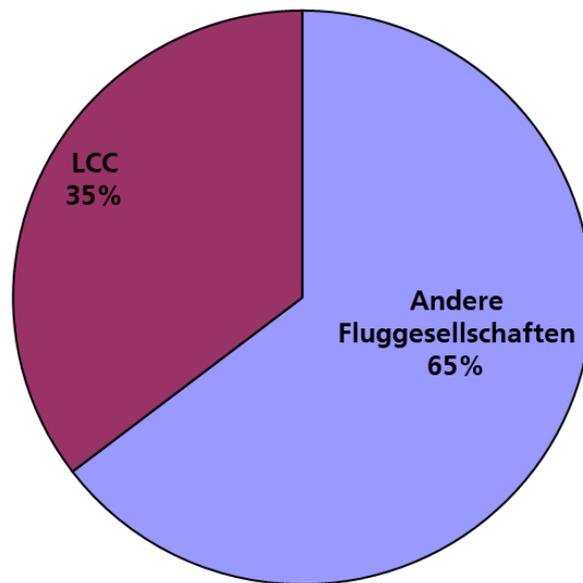


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts im Juli 2023

Ansprechpartner:

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