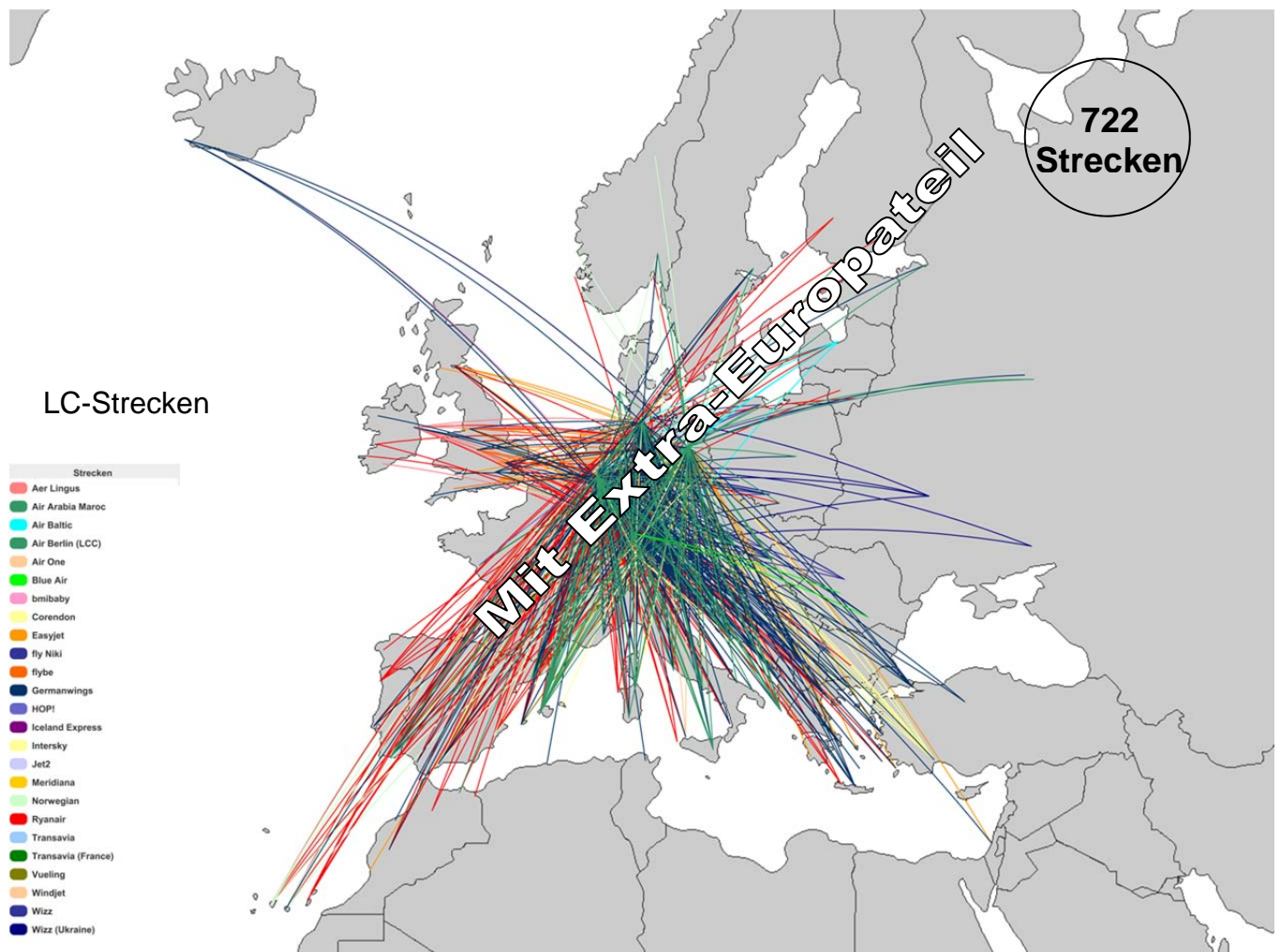


Low Cost Monitor 2/2014

- Eine Untersuchung des DLR -



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

Herbst 2014

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im 1. Halbjahr 2014

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich 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 2014. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2014.

Fluggesellschaften

→ Die (vorwiegend oder teilweise) im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedrige Preise, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 22 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 33 Flugzeuge (A320: 29, A319: 4)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320: 3)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 24 Flugzeuge (B737: 12, D8: 12, A319: 1)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 91 Flugzeuge (A319/20/21: 44, B737: 45, ATR:2)
Air One (AP) (www.flyairone.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 9)
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 9, A320: 2)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 204 Flugzeuge (A319: 138, A320: 66)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 59 Flugzeuge (D8: 41, E: 16, ATR: 2)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 76 Flugzeuge (A319: 41, A320: 12, C: 23)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 98 Flugzeuge (ATR: 24, E: 44, CRJ: 30)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 16 Flugzeuge (A320: 16)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 3; ATR: 2)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 54 Flugzeuge (B737-300: 43, B757-200: 11)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 23 Flugzeuge (A320/A321: 16, E: 7)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 99 Flugzeuge (B737: 91; B777: 1 B787: 7)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 301 Flugzeuge (B737: 301)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 36 Flugzeuge (B737: 36)
Transavia (France) (TO) (www.transavia.com), Flotte: 16 Flugzeuge (B737: 14, A320: 2)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 90 Flugzeuge (A320: 86; A319: 4)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 52 Flugzeuge (A320: 52)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)
WOW (WW) (www.wowair.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 3, A319: 1)

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

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder TUIfly, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Zu einer Grauzone, in der mehrere Geschäftsmodelle Anwendung finden, zählt die Fluggesellschaft Air Berlin. Bei dieser ehemaligen Charterfluggesellschaft, die schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie durch die Kooperation mit Ethiad und dem Beitritt zur Luftverkehrsgesellschaftsallianz Oneworld die Ermittlung der Strecken mit Low Cost Angeboten schwieriger geworden. So werden nur die bisherigen Low Cost Strecken dieser Gesellschaften, sowie

Strecken, die diesen entsprechen, berücksichtigt, nicht jedoch solche zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika oder sonstige Interkontverbindungen. Neu hinzu gekommen sind vor einiger Zeit bei Air Berlin einige Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind, von denen jedoch auch Air Berlin schon wieder verschiedene eingestellt hat. Streng genommen müssten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, z.B. auch der von Lufthansa mit in die Betrachtung mit aufgenommen werden, da auch hier teilweise günstige Preise vorzufinden sind. So erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich immer mehr vermischen, es wird vielmehr die Strategie verfolgt, ein umfangreiches Angebot an für den Kunden preiswerten Flügen anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt ist die Anzahl Fluggesellschaften mit einem großen Angebot an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Sommer nahezu konstant geblieben. Nach einer kurzen Pause bedienen Blue Air und Air One den deutschen Markt wieder. Neu hinzu gekommen ist die französische Gesellschaft HOP!. Hierbei handelt es sich um den Zusammenschluss mehrerer ehemaliger Regionalgesellschaften unter den Dach der Air France, die im nationalen und europäischen Verkehr mit günstigen Preisen im Wettbewerb mit diversen Low Cost Carriern steht. Ebenfalls neu zu finden sind Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, welches ebenfalls mit günstigen Preisen Luftverkehr auf europäischen Strecken anbietet. Allerdings sind diese Flüge in den Flugplänen noch nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend noch unter Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. So scheinen, wie auch Lufthansa mit Germanwings, immer mehr ehemalige große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier zu gründen, um dem steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr entgegen zu wirken.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit über 300 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und setzt so insgesamt mittlerweile ähnlich viele Flugzeuge wie Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 322) ein. Easyjet als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa verfügt seit einiger Zeit relativ konstant über rund 200 Flugzeuge des Typs A319/A320. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat diese Gesellschaft ihren Bestand im letzten Jahr um 30 Flugzeuge auf 76 Flugzeuge des Typs A319/320 und Canadairjets steigern können. Norwegian ist eine der ersten Low Cost Carrier, die über 7 Flugzeuge des Typs Boeing B787 verfügt, mit der sie auch Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet.

→ **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2014 ist Air Berlin mit seinem Low Cost Segment mit über 2.200 Abflügen der größte Anbieter mit preiswerteren Flügen in Deutschland. Das Flugaufkommen liegt damit um knapp 2 % über dem Wert des Vorjahres. Allerdings hat sich dabei die Anzahl der Strecken mit rund 9 % deutlich reduziert. Dies ist u.a. auf ein umfangreiches Programm bei Air Berlin zur Konsolidierung zurückzuführen, zu dem auch der Rückzug von diversen Regionalflughäfen zählte.

Während in den Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Sommer 2009 fortsetzte. Nach einer weiteren Konsolidierungsphase waren seit Anfang des Jahres 2010 bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen, ein Trend, der sich im Sommer 2010 fortsetzte. Seit Anfang 2011 gibt es dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Im Juli 2011 lagen diese Werte rund 11 % unter denen des Jahres 2010, was teilweise auch auf die Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland zum 1.1.2011 zurückzuführen ist. Dieser Rückgang war aber nur kurzfristig und seit dem Sommer 2012 gibt es erneute Wachstumstrends, zunächst mit rund 4.900 Starts oder 1,5 % Wachstum im Sommer 2012 und dann mit rund 5.100 Flügen oder weiteren 4,8 % Steigerung in einer Juliwoche 2013. Im Juli 2014 wurden sogar rund 15 % mehr Flüge als 2013 und damit mehr noch als im Spitzenjahr 2010 (5.400 Starts) angeboten. Der Hauptgrund für diesen Angebotssprung liegt in der Übernahme von Lufthansastrecken durch Germanwings, aber auch Easyjet, Vueling, Wizz und Norwegian haben ihre Angebote deutlich ausgebaut.

Im Ranking folgen Germanwings (1.948 Flüge) und Ryanair (562 Flüge). Dabei hat Germanwings durch die Übernahme der dezentralen Lufthansastrecken in Deutschland und ins europäische Ausland, außer von den Flughäfen Frankfurt und München, das Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um rund 63 % gesteigert. Insgesamt hat eine deutliche Reduzierung der Low Cost Flüge u.a. ab Niederrhein (von 209

auf 132 Starts) und Hahn (-20 %) durch eine Angebotsverringerung von Ryanair stattgefunden, wohingegen das Angebot in Hamburg, Düsseldorf und Berlin-Tegel von 422 auf 687 bzw. von 552 auf 868 und von 758 auf 985 Flüge pro Woche u.a. durch Germanwings, Easyjet oder Norwegian, stark erhöht wurde.

Bei Ryanair kommt es nach einem kurzfristigen Einbruch im Jahr 2011 und darauf folgenden positiven Wachstumsraten in den Jahren 2012 und 2013 im Sommer 2014 wieder zu einem Rückgang um rund 20 %. Nachdem die Gesellschaft die Anzahl der Flüge auf hohem Niveau durch die ganze Wirtschaftskrise 2008/2009 hindurch steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben, wurden alle innerdeutschen Flugverbindungen von Ryanair ab März 2011 eingestellt. Auch auf den anderen Strecken reduzierte Ryanair das Angebot in Deutschland im Jahr 2011 von 832 Starts (Sommer 2010) auf 598 Starts in einer Juliwoche 2011 deutlich. Während es 2012 einen Anstieg auf 672 und 2013 auf 723 Starts pro Woche gegeben hat, kommt es seit März 2014 zu einem erneuten Rückgang von rund 20 % (s. auch DLR: Global Aviation Monitor, March 2014) Hier sollen nach Angaben der Fluggesellschaft Lieferengpässe bei den Flugzeugauslieferungen eine Rolle spielen. Bei Easyjet ist im Sommer 2014 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 10 % gestiegen, wobei die Anzahl der Strecken sich sogar um über 20% erhöht hat.

Auf den Plätzen 5 und 6 folgen die spanische Gesellschaft Vueling, die das Angebot durch die Fusion mit Clickair und infolge des Konkurses von Spanair deutlich erhöht hat, und die ungarische Wizz. Auf Rang 7 liegt Norwegian mit 91 Starts/Woche, die ihr Angebot um über 100 % gegenüber dem Vorjahr steigern konnte. Auf den Plätzen 8 und 9 liegen Intersky und flybe vor der irischen Gesellschaft Aer Lingus. Auf Platz 11 ist gegenüber dem Vorjahr unverändert Air Baltic zu finden. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 50 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben der 22 Fluggesellschaften mit der größten Anzahl an Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 93 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf das Segment von Air Berlin entfallen rund 38 % (- 5 %) aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 33 % (+ 10 %) sowie Ryanair mit 9,5 % und Easyjet mit 7,3 %.

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 722 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2014 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 64 Strecken mehr als im Sommer 2013, gleichbedeutend einem Anstieg von 9,7 %. Dies ist allerdings besonders hervorgerufen durch die Übernahme von Lufthansastrecken durch Germanwings, aber auch durch den Marktausbau von Norwegian und Vueling. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 12 Jahren in den ersten 6 Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an, als lediglich rund 50 Strecken vom LCC Verkehr neu erschlossen worden sind. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum, welches bis zum Sommer 2010 mit dem bisherigen Höchstwert von über 675 Strecken anhielt. Zwar ist wohl die Finanz- und Wirtschaftskrise in Deutschland mehr oder weniger überwunden, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben, mit der Einführung der Luftverkehrssteuer kommt es jedoch zu einer neuen bremsenden Wirkung. Nachdem einige kleinere Gesellschaften in der Krisenzeit aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser Zeit zwischen Sommer 2009 (150 Strecken) und Sommer 2013 (210 Strecken) mit insgesamt zusätzlich 60 Strecken das Netz ausbauen können. In diesem Jahr ist allerdings ein Rückgang auf 169 Strecken festzustellen. Dabei wird gegenüber dem letzten Sommer der Flughafen Magdeburg nicht mehr von Ryanair angefliegen, an den Flughäfen Niederrhein und Hahn gab es eine Reduzierung von 57 auf 40 bzw. von 54 auf 47 Strecken. Auch in Lübeck und Leipzig gab es deutliche Angebotsreduzierungen.

Das Netz von Easyjet erhöhte sich dagegen um rund 20%. Dabei kamen gegenüber dem letzten Jahr 12 neue Strecken hinzu. Durch die neue Strategie der Germanwings erhöhte sich das Streckennetz deutlich um über 60 % auf 289 Strecken. Der Ausbau betrifft besonders die Flughäfen in Hamburg, Düsseldorf und Berlin. Diese Strecken wurden allerdings meist auch vorher schon bedient, durch die Übernahme durch Germanwings werden sie nun als Low Cost Strecken gezählt. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC).

Air Berlin setzte die in 2011 begonnene Reduzierung des Streckennetzes zum Zweck der Konsolidierung fort. So werden auch in diesem Jahr rund 10 % weniger Strecken angeboten als im letzten Jahr bei einer gleichzeitigen Erhöhung des Flugangebots um rund 2 %.

Nachdem seit 2010 (rund 120 innerdeutsche Strecken) in den vergangenen Jahren immer mehr innerdeutsche Strecken eingestellt worden sind, gibt es in diesem Jahr erstmalig wieder einen Anstieg von 80 im Vorjahr auf 88 innerdeutsche Strecken. Allerdings dürfen diese Zahlen nicht darüber hinweg täuschen, dass es eigentlich kein wirklicher Anstieg von neuen Strecken ist, da in vielen Fällen die Strecken schon vorher von Lufthansa beflogen wurden. Neue Angebote insgesamt gab es im letzten Jahr z.B. nach Algerien, daneben erhöhten sich z.B. auch die Verkehre in einige osteuropäische Länder, wie Ungarn. Zuwächse gab es auch nach Frankreich, Großbritannien, Spanien Österreich und die Schweiz.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin sehr gering, nur auf 75 (10 %) der insgesamt 722 Strecken konkurrieren mehrere Low Cost Anbieter. 647 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (90 %) werden nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten beflogen.
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden ca. 5.900 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften in einer Woche im Juli 2014 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es knapp 800 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 15,3 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der Sitze nur um 10,4 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um 9,7 % gestiegen. Dies bedeutet, dass sich das Netz nicht ganz so stark vergrößert hat wie die Zahl der angebotenen Flüge. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2014 bei 8 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 23, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 5.903 Flügen wurden im Mittel 148 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr (155 Sitzplätze) etwas zurückgegangen, was u.a. auch daran liegt, dass durch den Ausbau bei Germanwings mit dem Airbus A319 Fluggerät mit 144 Sitzplätzen zum Einsatz kommt und seit dem letzten Jahr mit dem ehemaligen Lufthansa Canadair Regionaljet auch noch Flugzeuge mit nur 90 Sitzplätzen eingesetzt werden. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 150 - 160 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Intersky oder flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.
- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich immer noch ein hoher Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: 34 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit rund 88 Strecken (entspricht 44 Flughafenpaaren) nur ca. 12 % aller Strecken ausmacht.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Italien mit rund 1.000 bzw. 600 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Großbritannien liegt an vierter Stelle vor Österreich und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Griechenland, Polen und Frankreich vor Kroatien, Irland und Schweden. Dabei ist festzustellen, dass in mehreren Fällen die Zahl der Starts stärker gewachsen, bzw. weniger zurückgegangen ist als die Anzahl der Strecken. So stieg die Zahl der Strecken in Deutschland um 10 % an, wohingegen die Zahl der Starts um über 13 % gestiegen ist. Ähnliches gilt für die Zielländer Spanien oder Italien. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 38 Ländern. Ein Ausbau ist in einige Mittelmeerländer und nach Osteuropa mit Ausnahme von Rußland erkennbar. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr ist Algerien.

- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten auch im Sommer 2014 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote. Köln/Bonn weist mit 630 Starts (entspr. 72 % des dortigen Flugaufkommens) einen um rund 4 Prozentpunkte höheren Anteilswert auf als im Vorjahr; er liegt damit jedoch nur auf Platz 4 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten, denn durch die starke Zunahme in Hamburg und Düsseldorf durch Germanwings liegen diese Flughäfen nun an zweiter und dritter Stelle. Die meisten

Low Cost Flüge werden mit 985 Starts in Berlin-Tegel angeboten, die um fast 30 % zugenommen haben. Während der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 75 % liegt, beträgt er in Tegel inzwischen auch schon 56 %. Obwohl der Low Cost Verkehr auf einigen deutschen Flughäfen, wie z.B. Niederrhein, Hahn, Lübeck oder Memmingen stark abgenommen hat, konnte er sein Angebot auf einigen anderen, wie z.B. in Dortmund um über 5% Flüge steigern. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Dortmund, Lübeck, Hahn, Memmingen und Karlsruhe/Baden-Baden fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

Flugpreise

- **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel und dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise waren in der Vergangenheit typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Dies hat sich in jüngerer Zeit verändert und es werden verstärkt nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LC Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entspricht einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LC Strecken, die im Herbst 2014 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 24. September 2014 gewählt.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2014 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen 70 € und 100 € bei den Bruttopreisen. Dabei weisen einige Gesellschaften mittlerweile keine reinen Nettotarife mehr aus. Es ist festzustellen, dass im Herbst dieses Jahres, wie auch in den vergangenen Jahren, die Durchschnittspreise gegenüber dem Frühjahr zum Teil gesunken sind. Gegenüber dem letzten Herbst ist jedoch bei den meisten Gesellschaften generell ein Anstieg der Flugpreise festzustellen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass teurere Gesellschaften teilweise einen besseren Service (z.B. kostenlose Getränke oder Zeitschrift) aufweisen.
- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise der Low Cost Angebote variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der am Folgetag der Buchung stattfindet, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Allerdings scheint diese Spannweite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 100 € und bis zu über 200 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 30 € und rund 110 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings sagen diese Werte noch nichts über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen aus, denn es gibt keine gesicherten Informationen darüber, wie viele der Sitze zu den jeweiligen Tarifen auch verkauft worden sind.
- Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

Im ersten Halbjahr 2014 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 96,7 Mio. Passagiere gezählt worden. 30,9 Mio. Ein- und Aussteiger können davon dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von 32,0 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil mit rund drei Prozent am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, Hahn, Lübeck, Niederrhein, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden und Dortmund fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld und Köln/Bonn werden zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt.

Nach dem Verkehrsrückgang in dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichneten Jahr 2008/09 hat sich der Luftverkehr nach dem Jahr 2010 wieder erholt. Das positive Wachstum zwischen 2010 und 2013 hat sich auch 2014 fortgesetzt. Nimmt man die verfügbaren Datenquellen im Angebots-

wie im Nachfragebereich zusammen, so lässt sich folgern, dass die Anzahl der im Low Cost Verkehr im ersten Halbjahr 2014 beförderten Passagiere im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 angestiegen ist, und zwar um über 4 %. Dem steht nur ein Wachstum von zwei Prozent des gesamten deutschen Luftverkehrs gegenüber. Somit ist der Anteil der auf Low Cost Flügen beförderten Personen um 0,6 Prozentpunkte angestiegen.

- Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Umsteigeverkehre) weisen die LC Anbieter auf den meisten Flughäfen (ausgenommen Frankfurt) hohe Marktanteile im innerdeutschen Verkehr auf (s. Tab. 4). Insgesamt werden etwa 45 % der Passagiere im innerdeutschen Verkehr auf Flügen mit preisattraktiven Fluggesellschaften befördert. Dies ist ein um 1,2 Prozentpunkte höherer Wert als im letzten Jahr. Auf dem Flughafen Köln/Bonn wird ein großer Teil der gesamten Nachfrage durch Low Cost Angebote bedient. Dagegen ist das innerdeutsche Low Cost Angebot an kleineren Flughäfen wie Hahn seit 2011 vollständig eingestellt worden. Am Flughafen Berlin-Tegel liegt der Low Cost Anteil der rund 2,5 Mio. innerdeutschen Passagiere bei rund 66 %.

Der aktuelle Low Cost Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Marktes soll auch der europäische Markt in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden, auf dem Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten zu finden sind. Hier gibt es neben den schon auf dem deutschen Markt tätigen Fluggesellschaften weitere Gesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im Low Cost Segment tätig sind, wie z.B. in Deutschland Air Berlin. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Liniencarriern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine völlig korrekte Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Air Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 7 B767: 3) (für Meridiana)
Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 5 Flugzeuge (B737: 5)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 16 Flugzeuge (A320: 6, MD82/83: 10)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 1 Flugzeug (A320: 1)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 35 Flugzeuge (B737:35)

Insgesamt hat sich die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften leicht verringert. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist von WOW übernommen worden. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden. Volare ist in Alitalia integriert worden, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich künftig aus dem Niedrigpreissegment zurückziehen will. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten ganz aus Europa zurück gezogen.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit fast 12.000 Starts im Juli 2014 (s. Tab. 5), dies bedeutet nur eine minimale Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit über 9.500 Starts, die europaweit das Angebot um 6% oder rund 500 Flüge erhöht hat. Während bei Ryanair rund 150 Strecken weggefallen sind, erhöht Easyjet das Netz um rund 100 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Vueling, die ihr Angebot um 30 % auf über 4.100 Flüge steigern konnte. Während Air Berlin ihr Streckennetz um fast 10% reduzierte, erhöhte Norwegian es um 14%. Die Gesellschaft flybe, auf Platz 6 bei der Anzahl der Flugbewegungen liegend, reduzierte sowohl Streckennetz als auch das Flugangebot. Auch wenn sich das Flugangebot und das Streckennetz von Germanwings über 60% erhöhte, verbesserte sich diese Gesellschaft lediglich von Platz 8 auf Platz 7 bei den Gesellschaften mit den meisten Flugbewegungen. Es folgen Aer Lingus mit nur marginalen Veränderungen und Wizz, die das Angebot um 18% steigerte. Auf Rang 10 ist die unter dem Dach der Air France neu gegründete bzw. zusammengefasste Gesellschaft HOP! mit über 1.650 Flügen zu finden.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Clickair in größere Low Cost Carrier wie Vueling integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Windjet im August 2012 Konkurs anmelden. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz immer größer. Auch bei den großen Gesellschaften sieht der Markt zunächst uneinheitlich aus. Ryanair begründet die Stagnation in diesem Jahr mit fehlenden Flugzeugen bzw. verspäteten Flugzeugauslieferungen. Im nächsten Jahr soll dieses Problem aber überwunden sein. Easyjet dagegen konnte sein Angebot deutlich ausbauen und hat auch in den Krisen hindurch seit 2007 positive Wachstumsraten aufzuweisen. Aufgrund des allgemeinen Anstiegs des Low Cost Verkehrs in Europa (+ 9%), u.a. hervorgerufen durch Germanwings, HOP! oder Norwegian reduzierte sich der Marktanteil von Ryanair von 25,2 % auf 23,1 %.

Somit ist auf europäischer Ebene in den Sommermonaten ein permanenter Anstieg bei der Anzahl der Strecken seit Bestehen der Untersuchungen 2006 festzustellen. In Jahr 2014 beträgt das Wachstum 6,8 %, im Vergleich zu dem Betrachtungszeitraum 2013. Dieser Anstieg liegt unter dem Wert von Deutschland, wo das Streckenwachstum 9,7 % beträgt. Bei den angebotenen Flügen ist der Anstieg um rund 9 % in Europa ebenfalls niedriger als in Deutschland mit 15,3 %.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6) mit über 10 Tsd. (+ 1,5 %) Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2014 über 1.200 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien, Italien und Deutschland mit jeweils etwas mehr als 5.500 Flügen. Auf den Rängen 5 bis 9 liegen Frankreich, Irland, Norwegen und die Niederlande mit mehr als 1.250 Flügen.

Von den insgesamt mehr als 7.800 unterschiedlichen Strecken werden 6.969 (89 %) von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Lediglich auf rund 779 Strecken fliegen 2 und auf 83 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb. Das bedeutet, dass auch in Europa der Wettbewerb der Low Cost Carrier auf gleichzeitig beflogenen Strecken noch relativ gering ist.

Durch eine Ausweitung des Angebots u.a. von Vueling in Barcelona (2.026 Starts oder + 12,3 %) und Norwegian in London-Gatwick (+ 3,5 %) mit rund 1.657 LCC Starts pro Woche im Juli 2014 weisen diese beiden Flughäfen in Europa das größte Angebot im Low Cost Sektor (s. Abb. 4) auf. Dahinter folgen die Flughäfen Dublin (1.462 Starts) und Palma de Mallorca (1.430 Starts). London-Stansted als zweiter Londoner Flughafen liegt mit 1.245 Starts auf Platz vier, vor Berlin-Tegel mit 985 Starts. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 696 Starts auf und befindet sich auf Rang 15. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen fast 3.600 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Düsseldorf (Platz 9), Hamburg (Platz 17), Köln/Bonn (Platz 18) und Stuttgart (Platz 26) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 500 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Es ist festzustellen, dass bei den deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten Hamburg von Platz 31 auf Platz 17 aufgestiegen ist, u.a. aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Germanwings. Dadurch werden innerdeutsche und europäische Flüge außer nach Frankfurt und München anstelle von Lufthansa nun von Germanwings durchgeführt.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil von 30 % (2013) auf 32 % der Flüge im Sommer 2014 steigern können (s. Abb. 5). 68 % der Flüge werden vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

In jüngster Zeit gibt es erneut Tendenzen im Langstreckenbereich Low Cost Verbindungen aufzubauen. Nachdem 2009 Air Asia X damit begonnen hatte, mit einem Airbus A340 Low Cost Verkehre von Asien nach England (Kuala Lumpur – London Stansted) und 2011 nach Frankreich (Kuala Lumpur – Paris Orly) anzubieten, wurden diese jedoch 2012 aufgrund gestiegener Kosten wieder eingestellt. Nun versucht Norwegian mit modernem Fluggerät, der Boeing B787, erneut diesen Markt zu erschließen (s. folgende Tabelle). So gibt es im November 2014 insgesamt 159 Flüge dieser Gesellschaft nach Thailand und Nordamerika. Geflogen wird von Stockholm, Copenhagen, Oslo und London-Gatwick. Ziele sind Bangkok in Asien sowie New York, Los Angeles, Fort Lauderdale, Oakland und Orlando in Nordamerika.

Nov 14	Starts
Stockholm - Bangkok	17
Stockholm - Fort Lauderdale	9
Stockholm - New York (JFK)	12
Stockholm - Oakland	8
Kopenhagen - Bangkok	1
Kopenhagen - Fort Lauderdale	9
Kopenhagen - New York (JFK)	12
Kopenhagen - Los Angeles	9
London Gatwick - Fort Lauderdale	8
London Gatwick - New York (JFK)	13
London Gatwick - Los Angeles	9
Oslo - Bangkok	18
Oslo - Fort Lauderdale	8
Oslo - New York (JFK)	17
Oslo - Orlando	9
Gesamt	159

Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2014			07/2013			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Air Berlin (LC)	2.261	349.183	138	2.224	340.495	153	1,7	2,6	-9,8
2	Germanwings	1.948	250.348	289	1.192	171.648	177	63,4	45,8	63,3
3	Ryanair	562	106.082	169	723	136.647	210	-22,3	-22,4	-19,5
4	Easyjet	430	69.432	68	391	62.820	56	10,0	10,5	21,4
5	Vueling	117	20.772	20	92	15.912	16	27,2	30,5	25,0
6	Wizz	96	17.280	25	86	15.480	23	11,6	11,6	8,7
7	Norwegian	91	16.432	27	44	8.152	10	106,8	101,6	170,0
8	Intersky	82	5.274	13	106	7.218	13	-22,6	-26,9	0,0
9	flybe	77	6.432	8	56	4.648	7	37,5	38,4	14,3
10	Aer Lingus	71	12.354	8	65	11.310	7	9,2	9,2	14,3
11	Air Baltic	51	4.163	5	51	4.615	5	0,0	-9,8	0,0
12	fly Niki	31	3.202	3	30	3.670	2	3,3	-12,8	50,0
13	Wizz (Ukraine)	21	3.780	7	20	3.600	6	5,0	5,0	16,7
14	Corendon	18	3.402	11	4	720	4	350,0	372,5	175,0
15	Air One	13	1.924	6	0	0	0	---	---	---
16	WOW	11	1.650	3	9	1.350	3	22,2	22,2	0,0
17	Blue Air	6	972	2	0	0	0	---	---	---
18	Transavia	5	785	1	4	555	1	25,0	41,4	0,0
19	Hop!	4	200	1	0	0	0	---	---	---
20	Jet2	4	592	1	9	1.308	2	-55,6	-54,7	-50,0
21	Air Arabia Maroc	2	324	1	3	486	1	-33,3	-33,3	0,0
22	Transavia (France)	2	378	1	2	372	1	0,0	1,6	0,0
	Summe	5.903	874.961	807	5.119	792.192	700	15,3	10,4	15,3

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

* durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

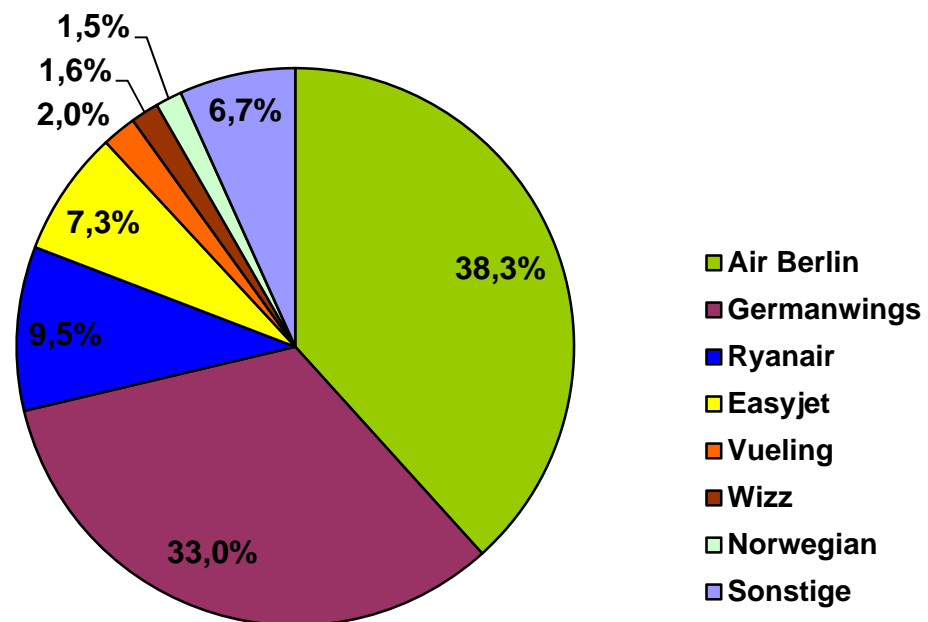


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2014)**

Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2014			07/2013			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.004	269.260	88	1.767	240.254	80	13,4	12,1	10,0
2	Spanien	998	178.451	115	914	168.558	108	9,2	5,9	6,5
3	Italien	568	89.120	119	493	80.673	116	15,2	10,5	2,6
4	Großbritannien	466	67.301	55	422	62.535	51	10,4	7,6	7,8
5	Österreich	282	37.298	18	247	35.222	16	14,2	5,9	12,5
6	Schweiz	190	25.892	13	131	20.388	9	45,0	27,0	44,4
7	Griechenland	131	21.390	52	101	16.719	47	29,7	27,9	10,6
8	Polen	119	13.604	15	82	12.270	14	45,1	10,9	7,1
9	Frankreich	117	17.118	24	76	12.282	16	53,9	39,4	50,0
10	Kroatien	106	14.694	39	76	11.369	31	39,5	29,2	25,8
11	Irland	105	17.949	16	87	15.288	11	20,7	17,4	45,5
12	Schweden	97	13.064	10	86	14.313	14	12,8	-8,7	-28,6
13	Portugal	83	14.817	22	78	13.923	21	6,4	6,4	4,8
14	Norwegen	63	9.578	10	62	10.894	13	1,6	-12,1	-23,1
15	Dänemark	61	9.515	4	56	8.566	3	8,9	11,1	33,3
16	Lettland	61	6.053	8	61	6.505	8	0,0	-6,9	0,0
17	Rußland	58	9.388	6	64	10.772	7	-9,4	-12,8	-14,3
18	Türkei	56	8.841	23	32	4.608	10	75,0	91,9	130,0
19	Ungarn	55	7.792	8	50	7.702	7	10,0	1,2	14,3
20	Rumänien	36	5.808	9	27	4.722	8	33,3	23,0	12,5
21	Finnland	32	5.628	4	26	4.566	4	23,1	23,3	0,0
22	Niederlande	29	3.840	4	19	2.991	6	52,6	28,4	-33,3
23	Tschechien	25	2.446	3	9	1.296	1	177,8	88,7	200,0
24	Marokko	24	4.158	11	38	6.858	16	-36,8	-39,4	-31,3
25	Ukraine	21	3.780	7	20	3.600	6	5,0	5,0	16,7
26	Belgien	19	2.450	2	19	2.808	2	0,0	-12,7	0,0
27	Bulgarien	19	3.198	5	12	2.106	4	58,3	51,9	25,0
28	Serbien	19	2.922	9	23	3.528	10,0	-17,4	-17,2	-10,0
29	Island	18	2.658	6	9	1.332	4	100,0	99,5	50,0
30	Bosnien	10	1548	4	4	576	2	150,0	168,8	100,0
31	Mazedonien	10	1800	4	4	720	2	150,0	150,0	100,0
32	Litauen	8	1494	3	11	2061	4	-27,3	-27,5	-25,0
33	Israel	7	1152	2	2	288	1	250,0	300,0	100,0
34	Estland	2	378	1	6	1134	3	-66,7	-66,7	-66,7
35	Tunesien	2	288	1	3	432	1	-33,3	-33,3	0,0
36	Albanien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
37	Algerien	1	144	1	0	0	0	---	---	---
38	Zypern	0	0	0	1	189	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	5.903	874.961	722	5.119	792.192	658	15,3	10,4	9,7

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

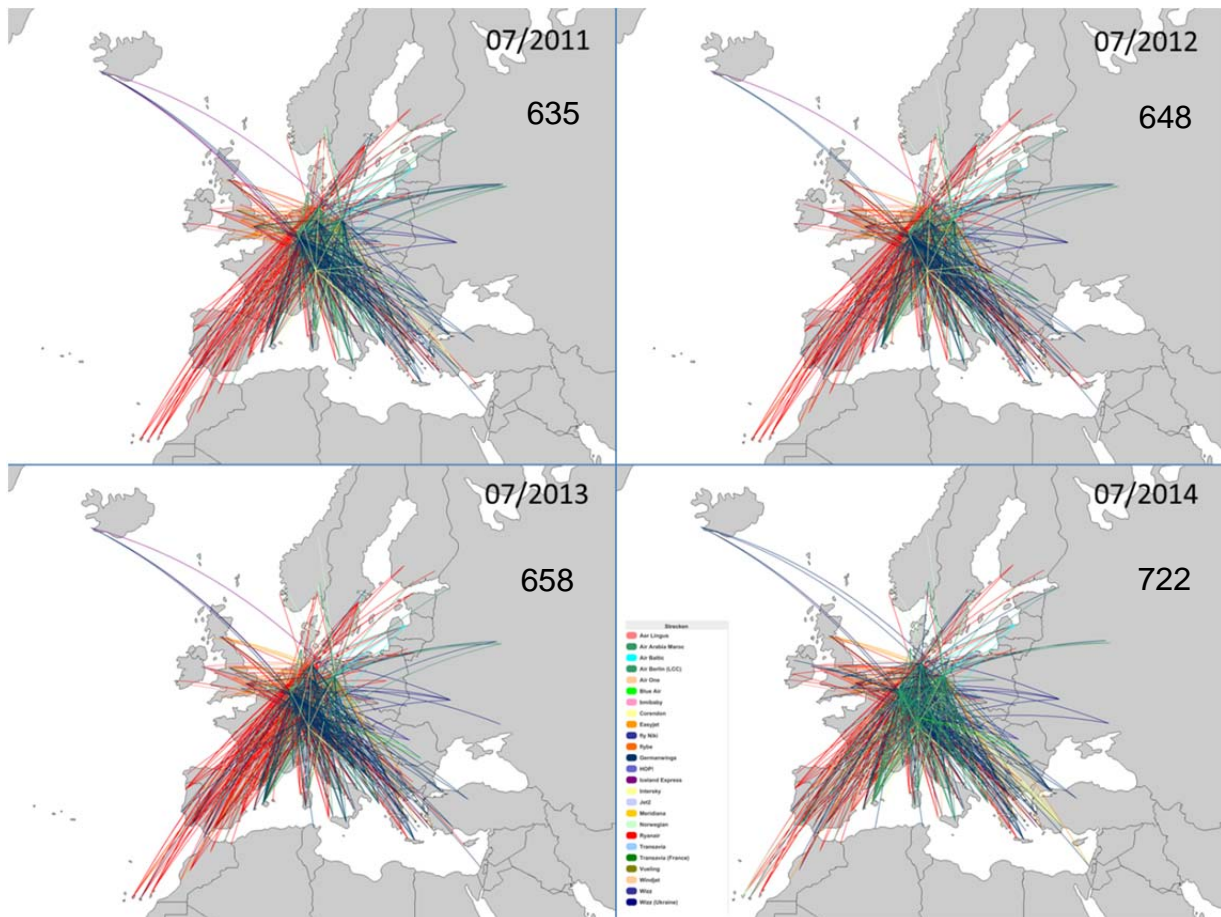


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

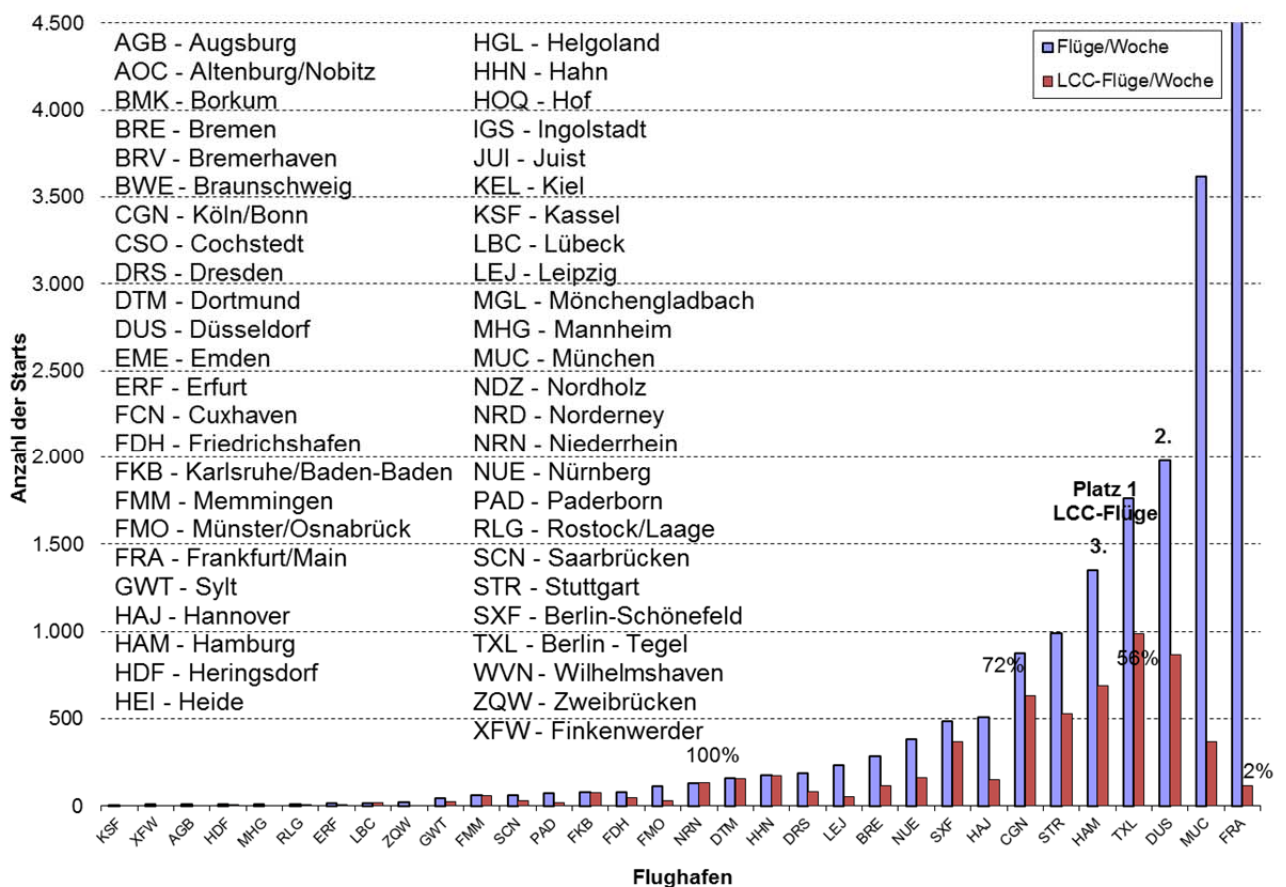


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2014

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2014 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
TXL	9.748	5.918	60,7
DUS	10.088	3.780	37,5
HAM	6.804	3.110	45,7
CGN	4.165	3.107	74,6
SXF	3.401	2.721	80,0
MUC	18.700	2.658	14,2
STR	4.335	2.435	56,2
HHN	1.072	1.069	99,7
FRA	27.717	902	3,3
DTM	880	865	98,4
NRN	815	814	99,9
HAJ	2.324	709	30,5
BRE	1.247	590	47,3
NUE	1.445	587	40,6
FKB	432	390	90,3
FMM	340	325	95,5
DRS	760	302	39,8
LEJ	980	232	23,7
FMO	370	121	32,8
FDH	255	111	43,4
LBC	108	108	99,9
SCN	160	99	61,9
PAD	317	97	30,5
RLG	49	23	46,6
ERF	78	0	0,0
ZQW	65	0	0,0
Gesamt	96.653	30.923	32,0

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2014 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Markt in Deutschland		
Flughafen	Passagiere im innerdeutschen Verkehr im 1. Halbjahr 2014 (in Tsd.)	Anteil LC am innerdeutschen Verkehr
TXL	2.497	65,7
MUC	1.497	32,9
CGN	1.211	80,9
HAM	1.206	47,4
STR	1.179	83,2
DUS	1.141	52,7
NUE	284	54,2
FRA	194	6,1
DRS	192	39,3
HAJ	104	20,1
FKB	85	86,2
DTM	85	99,9
LEJ	79	24,6
BRE	69	17,3
FDH	68	59,6
SCN	66	64,5
RLG	23	74,2
HHN	1	75,0
SXF	1	6,8
ERF	0	0,0
FMM	0	0,0
FMO	0	0,0
PAD	0	0,0
ZQW	0	0,0
LBC	0	0,0
NRN	0	0,0
Gesamt	9.854	44,6

Tabelle 4: Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und LC-Anteil im 1. Halbjahr 2014 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2014		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	11.869	2.236.713	2.587
2	Easyjet	9.551	1.554.100	1.268
3	Vueling	4.116	733.896	549
4	Air Berlin (LC)	3.683	590.680	314
5	Norwegian	3.510	635.023	698
6	Flybe	3.390	242.616	328
7	Germanwings	3.095	398.140	515
8	Aer Lingus	2.141	289.990	214
9	Wizz	2.114	380.520	537
10	HOP!	1.655	104.930	197
11	Jet 2	1.284	222.728	384
12	Air Baltic	913	85.550	101
13	Transavia	878	153.382	217
14	fly Niki	604	94.684	139
15	Air One	486	71.662	117
16	Transavia.France	478	89.328	119
17	Corendon	277	49.382	150
18	Blue Panorama	218	36.449	74
19	Volareweb	207	27.220	22
20	Blue Air	204	33.048	50
21	Wizz Ukraine	204	36.720	62
22	Intersky	151	9.036	30
23	WOW	108	16.200	28
24	Corendon Dutch	92	17.388	35
25	Air Arabia Maroc	60	9.720	23
26	flydubai	43	7.482	17
27	Air Italy	1	242	1
Summe		51.332	8.126.829	8.776

Tabelle 5: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2014 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	07/2014		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	10.276	1.447.447	1.219
2	Spanien	8.185	1.470.425	1.079
3	Italien	6.001	1.022.786	959
4	Deutschland	5.903	874.961	722
5	Frankreich	4.696	629.296	736
6	Irland	1.956	299.818	230
7	Norwegen	1.614	284.561	275
8	Niederlande	1.253	207.164	212
9	Griechenland	1.163	207.920	352
10	Portugal	1.082	191.251	155
11	Schweiz	1.045	165.054	151
12	Polen	924	159.643	238
13	Schweden	890	157.832	171
14	Dänemark	749	121.778	102
15	Belgien	722	125.601	123
16	Österreich	654	94.674	103
17	Lettland	540	58.071	67
18	Rumänien	412	71.315	94
19	Kroatien	391	64.322	124
20	Ungarn	387	66.545	67
21	Finnland	373	51.323	59
22	Türkei	358	63.629	139
23	Tschechien	213	33.693	39
24	Rußland	212	32.838	39
25	Litauen	198	32.141	52
26	Malta	163	29.298	49
27	Zypern	148	27.214	42
28	Bulgarien	147	25.910	39
29	Ukraine	137	23.144	38
30	Island	91	13.978	28
31	Serbien	74	12.516	28
32	Slovakei	70	12.833	19
33	Estland	67	8.554	12
34	Albanien	61	9.556	9
35	Mazedonien	47	8.411	18
36	Georgien	33	5.696	9
37	Bosnien	28	4.722	12
38	Luxemburg	16	2.568	4
39	Slowenien	12	1.992	3
40	Gibraltar	11	1.836	1
41	Moldawien	9	1.287	4
42	Aserbaidshan	7	1.110	3
43	Weißrussland	6	652	2
44	Montenegro	5	942	3
45	Armenien	3	522	1
Summe		51.332	8.126.829	7.831

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2014. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

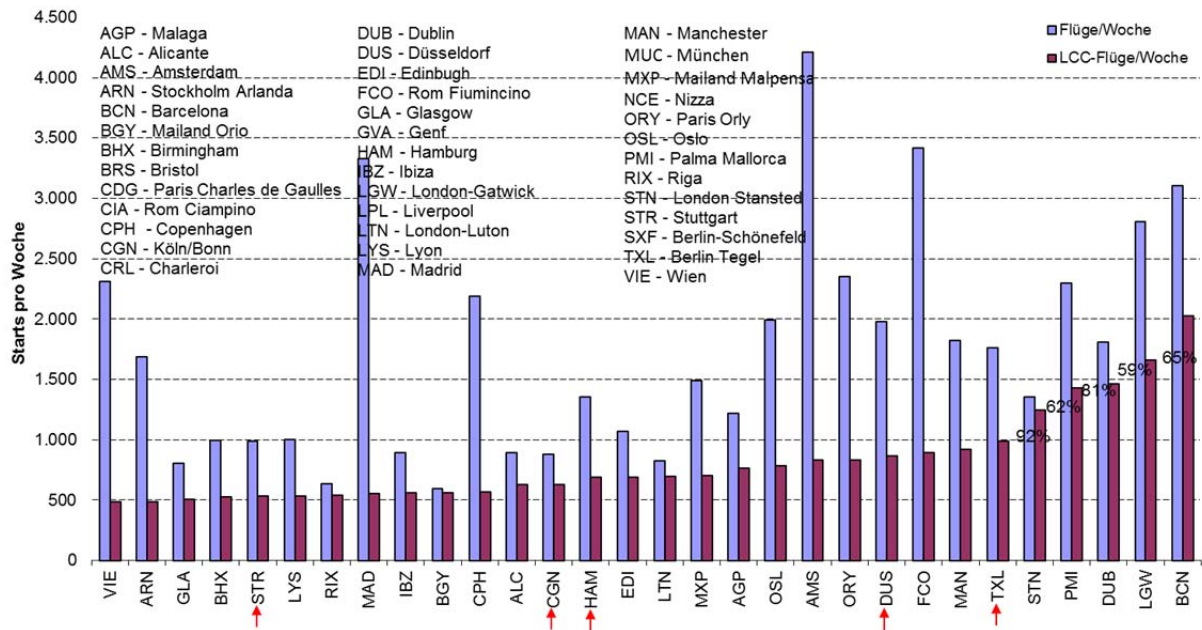


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2014

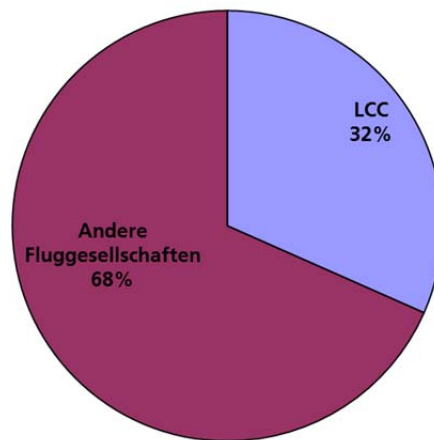


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2014

Ansprechpartner:

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