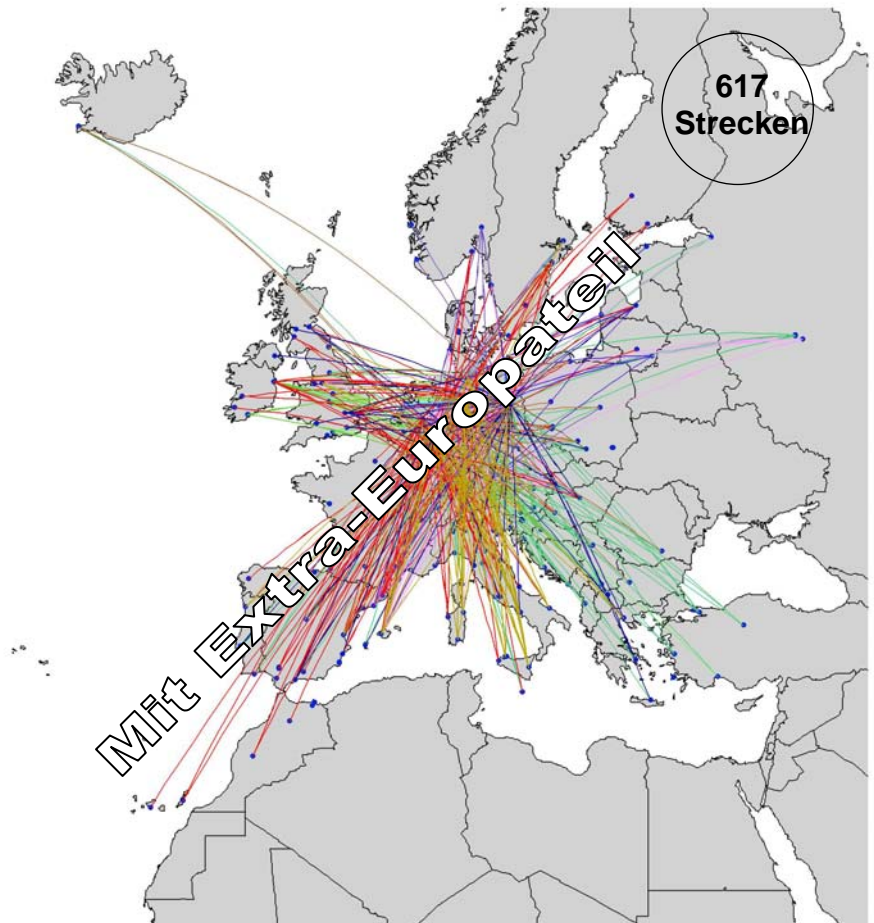


Low Cost Monitor 2/2008

- Eine gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV -

- LCC Strecken 2008**
-  Aer Lingus
 -  Air Baltic
 -  Air Berlin (Lowcost)
 -  Blue Air
 -  Centralwings
 -  Clickair
 -  Corendon
 -  Easyjet
 -  Easyjet Switzerland
 -  fly niki
 -  fly nordic
 -  flybe
 -  Germanwings
 -  Iceland Express
 -  Intersky
 -  Jet2
 -  Meridian
 -  Norwegian
 -  Ryanair
 -  Sterling
 -  Transavia
 -  TUIFly (Lowcost)
 -  Wizz



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Herbst 2008

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2008

Der Low Cost Carrier Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der gemeinsam von der ADV und dem DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale des Low Cost Carrier Verkehrs (LCC) und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung der Low Cost Carrier, ihre Angebote einschließlich der Flugpreise und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Sommerflugplan 2008. Die Passagierangaben beziehen sich auf die Halbjahresergebnisse 2008.

Fluggesellschaften

→ Die 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. niedriger Preis und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LCC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Business-Modelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Die Verfasser des Monitors klassifizieren derzeit 23 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines als Low Cost Carrier. Dies sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 33 Flugzeuge (A320: 27/A321: 6)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 25 Flugzeuge (B737: 16, F50: 8, ATR42: 1)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 109 Flugzeuge (F100: 8, A319/20/21: 43, B737: 58)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
Centralwings (CO) (www.centralwings.com), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 10)
Clickair (XG) (www.clickair.com), Flotte: 25 Flugzeuge (A320: 25)
Corendon (CAI) (www.corendon-airlines.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737-300: 2, B737-400: 2)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 145 Flugzeuge (A319: 106 A320: 9, B737: 30)
Easyjet Switzerland (BH) (www.easyjet.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 12)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 74 Flugzeuge (ATR72:2, BAE146: 1, D8: 41, E: 30)
Fly Nordic (LF) (www.flynordic.com), Flotte: 7 Flugzeuge, (MD80: 7)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 29 Flugzeuge (A319: 29)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 4 Flugzeuge (D8: 4)
Iceland Express (FHE) (www.icelandexpress.com), Flotte: 3 Flugzeuge (MD90: 3)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 30 Flugzeuge (B737-300: 21, B757-200: 9)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A319: 4, MD82/83: 20)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A319: 2, A320: 6 A321: 1)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 32 Flugzeuge (B737: 32)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 166 Flugzeuge (B737: 166)
Sterling (NB) (www.sterling.dk), Flotte: 27 Flugzeuge (B737-500/700/800: 26, MD83: 1)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 34 Flugzeuge (B737: 34)
TUifly (X3) (www.tuifly.com), Flotte: 46 Flugzeuge (B737: 46)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 16 Flugzeuge (A320: 16)

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

Insgesamt stagniert die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem letzten Jahr. Blue Air und Brussel Airlines sowie Blue 1 und Air Italy, die noch Anfang des Jahres Deutschland anfliegen, bedienen den deutschen Markt im Sommer 2008 nicht mehr. Ebenfalls gibt es gegenüber letzten Sommer das Segment City-Fliegen von Condor ab München nicht mehr. Dafür gibt es aber bei dieser Gesellschaft verschiedene andere „Fliegen“-Produkte, wie z.B. Langfliegen, Kurzfliegen, etc. 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 aber der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der ein großes Segment bzw. alle Flüge online buchbar sein sollten und der Preis sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Aus diesem Grund werden die Flüge der Condor nicht mehr berücksichtigt, ebenso wenig wie Flüge der LTU, die ebenfalls nur für ausgewählte Flüge Spezialangebote anbietet. Im weitesten Sinne müssten auch Flüge der Lufthansa aus dem „Better-Fly“-Segment berücksichtigt werden, doch auch hier ist eine eindeutige Erfassung nicht möglich. Zu einer Grauzone, in der mehrere Geschäftsmodelle Anwendung finden, zählen die Fluggesellschaften Air Berlin und TUifly. Während

Air Berlin, eine ehemalige Charterfluggesellschaft, schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist hier durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie durch die Kooperation mit der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) die Ermittlung der Low Cost Strecken schwieriger geworden. So werden nur die bisherigen Low Cost Strecken dieser Gesellschaften, sowie Strecken, die diesen entsprechen, berücksichtigt, nicht jedoch höherpreisige Zubringerflüge durch die LGW mit kleinstem Fluggerät unter Air Berlin Flugnummer, sowie Flüge zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika. Bei TUIfly treten durch die Verschmelzung der Charterfluggesellschaft Hapag Lloyd mit dem Low Cost Carrier HLX ähnliche Probleme auf. Bisher ließen sich die Low Cost Flüge anhand des unterschiedlichen Service dadurch gut ermitteln, dass auf ihnen keine kostenlose Bordverpflegung angeboten wird, ein Kriterium, das typisch für Low Cost Carrier ist. Größtenteils gilt dies auch noch für die aktuelle Situation, allerdings werden neuerdings auch auf den Italien- und Sardinien-Flügen kostenlose Menüs angeboten bei weiterhin günstigen Preisen, die auf zahlreichen Flügen buchbar sind. So werden auch diese Flüge im aktuellen Low Cost Monitor unter der Bezeichnung TUIfly weiterhin berücksichtigt. Dabei handelt es sich um all die Strecken des Low Cost Bereichs, die keine typischen Touristikdestinationen sind und auf denen zu einem großen Teil Einzelplatzbuchung stattfindet. Neu in den deutschen Markt eingetreten sind Fly Nordic, Meridiana und Centralwings, die bisher nur in anderen europäischen Ländern tätig waren. Allerdings ist Fly Nordic, ein finnischer Low Cost Carrier, im Frühjahr 2008 von Norwegian übernommen worden und soll in deren Netz integriert werden. Aufgrund von Systemanpassungen können nun auch die Flüge von Corendon angezeigt werden.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Lediglich bei Ryanair ist wie angekündigt eine Erhöhung des Flugzeugbestandes von 155 im Frühjahr 2007 auf 166 im Sommer 2008 festzustellen. Dies ist u.a. auch auf die Errichtung neuer bzw. den Ausbau bestehender Basen in Deutschland zurückzuführen. So konnten bis zum Frühjahr 2008 am Flughafen Niederrhein neben den bisher schon stationierten Flugzeugen 2 weitere Flugzeuge stationiert werden. Auch Easyjet hat gegenüber dem letzten Sommer seine Flotte um über 20 Flugzeuge auf 145 erhöht und Air Berlin verfügt mittlerweile auch über mehr als 100 Flugzeuge.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2008 ist das Low Cost Segment von Air Berlin mit knapp 2.200 Bewegungen der größte Low Cost Anbieter in Deutschland; im Vergleich zum Sommer des Vorjahres, als knapp 2.000 Starts durchgeführt worden sind, bedeutet dies eine Zunahme um 10%. Während das Wachstum im Januar dieses Jahres noch rund 35% gegenüber dem Vorjahr betrug, gibt es für den Juli nur noch eine Steigerung um rund 9% gegenüber Juli 2007. Im Ranking folgen Germanwings (929 Flüge) und TUIfly (657 Flüge), deren Angebot sich nur geringfügig erhöhte. Ein besonders starker Anstieg mit rund 20% ist bei Ryanair (613 Flüge) zu erkennen, der trotz eines Rückgangs in Hahn besonders auf die Stationierung neuer Flugzeuge und damit auf den Ausbau der Angebote an den Flughäfen Bremen und Niederrhein zurückzuführen ist. Damit folgt Ryanair seiner bisherigen Expansionsstrategie, allerdings gibt es die Ankündigung im Winter aufgrund hoher Ölpreise einige Flugzeuge vorübergehend stillzulegen. Eine Reduzierung des Angebotes ist bei Easyjet festzustellen. Hier gibt es einen Rückgang von 2% auf 371 Flüge pro Woche. Mit einem weiteren Flugzeug konnte Intersky dagegen sein Angebot um fast 30% auf 160 Flüge steigern und liegt somit auf Platz 5 der deutschen Low Cost Carrier, vor der britischen Gesellschaft Flybe, die ihr Flugangebot gegenüber dem letzten Jahr, als sie stark expandierte, nun deutlich reduzieren musste auf rund 100 Flüge. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter diesem Wert.
- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben größten der 23 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 94% des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 41% aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 17%, TUIfly und Ryanair mit jeweils 12%. Insgesamt bedeutet dies keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 617 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind rund 50 Strecken mehr als im Sommer 2007, gleichbedeutend einer Zunahme von knapp 9%. Somit ist auch hier das Streckenwachstum gebremst gegenüber den Vorjahren, als jährlich noch über 100 neue Strecken hinzu gekommen sind. Eine starke Netzerweiterung hat Ryanair mit zusätzlich 34 Strecken durchgeführt, dies bedeutet ein Wachstum von über 40% gegenüber dem Vorjahr. Hierbei spielen besonders die Flughäfen Bremen und Niederrhein eine Rolle, da primär von diesen Flughäfen Netzerweiterungen vorgenommen wurden. Erstmals werden dabei auch innerdeutschen Verbindungen angeboten. Den Strecken Hahn-Berlin

und Hahn-Lübeck folgt im Oktober Weeze-Berlin. Insgesamt sind bei Air Berlin und Tuifly nur wenige Ziele wie Brindisi oder Bourgas neu hinzugekommen, bei Air Berlin daneben noch einige weitere Strecken nach Italien oder Osteuropa. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC). Auch Germanwings und Easyjet bauten das Streckennetz nur um 3-4 neue Strecken aus, nachdem sie im Vorjahr noch jeweils rund 30 neue Strecken angeboten haben.

- Nachdem im letzten Jahr nach Air Berlin auch Tuifly und Germanwings angefangen haben, innerdeutsche Strecken einzuführen, hat nun auch Ryanair mit der Bedienung des innerdeutschen Luftverkehrs begonnen. Besonders wird allerdings das Angebot der im letzten Jahr neu geschaffenen Basen Bremen und Weeze ins Ausland ausgebaut.
- Air Berlin hat gegenüber dem letzten Sommer den Flughafen Saarbrücken neu in das Netz eingebunden und bietet von dort u.a. Flüge nach München und Berlin an. In Europa wurden einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern in die Netze aufgenommen. Wie schon mehrfach zu beobachten, werden in den Sommermonaten typische Wintersportregionen wie Schweiz oder Österreich eher weniger beflogen, dafür aber umso mehr Urlaubsregionen am Mittelmeer.
- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin noch verhältnismäßig gering, nur auf 36 der insgesamt 665 Strecken konkurrieren zwei Anbieter und nur auf 6 Strecken 3 Fluggesellschaften. 575 Strecken werden nur von einer Gesellschaft beflogen
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden mehr als 5.300 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Juli 2008 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 300 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge hat damit geringer (um 6%) zugenommen als die Zahl der Strecken (um 12%). Somit war die Angebotserweiterung weniger durch Frequenzerhöhung als durch Netzvergrößerung gekennzeichnet. Hier versuchen die Low Cost Carrier weitere Ziele zu erschließen.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 5.327 Flügen wurden im Mittel 149 Sitze pro Flug angeboten, ein etwas geringerer Wert als im Vorjahr. Es zeigt sich jedoch, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von rund 150 Sitzplätzen etabliert hat. 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 320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Intersky haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.
- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich der hohe Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: Rund 40% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt (auf rund 116 Strecken, entspr. 58 Flughafenpaaren) angeboten. Im Vergleich zum Sommerflugplan 2007 hat die Zahl der innerdeutsch beflogenen Strecken nur um 4,5% zugenommen, im Gegensatz zum Zeitraum davor, als es fast 45% mehr waren. In den Sommermonaten standen Spanien und Großbritannien, die in den Wintermonaten immer die Plätze tauschen, mit rund 800 bzw. 500 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle, Italien liegt, wie auch im letzten Jahr an vierter Stelle. Dabei ist sowohl nach Italien als auch nach Großbritannien erstmals ein Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Es folgen dann an Stelle 5 und 6 Österreich und die Schweiz. Eine Reduzierung des Angebots zu Zielen in Frankreich, die sich schon im letzten Jahr abzeichnete, hat sich auch dieses Jahr fortgesetzt. Irland und Schweden mit jeweils 100 Flügen befinden sich auf den Plätzen 8 und 9. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland mittlerweile Destinationen in 34 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr ist erstmal kein weiteres Zielland.
- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den ausgelasteten Kapazitäten im Low Cost Verkehr auch weiterhin nur eine untergeordnete Rolle. So wurden nur rund 130 Flüge oder knapp 3%, besonders von Air Berlin und flybe im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit über 680 Starts (entspr. über 66% des dortigen Flugaufkommens) einen höheren Wert auf als im Vorjahr und liegt damit wieder auf Platz 1 bei den deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten, nachdem im letzten Jahr erstmalig Berlin-Tegel diesen Platz inne hatte. Eine starke Zunahme gab es auch an den Flughäfen Niederrhein und Bremen, aber auch in Düsseldorf gab es überproportionale Zuwächse. Hingegen gab es einen Rückgang am Flughafen München. Nach einem starken Rückgang der Angebote im

Frühjahr dieses Jahres in Hahn konnte der Flughafen im Sommer sein Vorjahresniveau wieder erreichen. Mit einem Anteil von 100% am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Lübeck und Altenburg ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

Flugpreise

→ **Durchschnittspreise** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel und dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise sind oftmals Nettoflugpreise, die normalerweise keine Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LCC Flüge auf 62 ausgewählten Strecken, die einer repräsentativen Stichprobe von 10 % aller LCC Strecken entsprechen, für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Als Buchungsdatum wurde der 13. Oktober 2008 gewählt.

Die auf diese Art bestimmten Durchschnittspreise für eine Strecke variieren im Herbst 2008 zwischen ca. 13 € und 79 € bei den Nettopreisen und zwischen 37 € und 128 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei 16 € und im höchsten Fall bei 68 €. Die meisten Durchschnittspreise liegen zwischen ca. 50 € und 65 € im Falle der Nettopreise und zwischen ca. 60 € und 120 € bei den Endpreisen.

→ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum** Die Flugpreise eines Low Cost Carriers variieren stark je nach dem Vorausbuchungszeitraum: Ein Flug, der am Folgetag der Buchung stattfindet, kann das vier- bis zehnfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren zwischen ca. 65 € und 210 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag, und zwischen ca. 20 € und 75 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Die meisten preisgünstigen Flüge mit einer langen Buchungsfrist kosten somit zwischen ca. 22 € und 60 €, die Preise steigen jedoch in vielen Fällen auf Werte zwischen ca. 75 € und 185 €, wenn der Flug am nächsten Tag durchgeführt werden soll.

→ Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

→ Im 1. Halbjahr 2008 sind auf den 24 internationalen Verkehrsflughäfen der ADV (Berlin als ein Standort gerechnet) sowie 4 weiteren Regionalflughäfen insgesamt 25.983.010 Ein- und Aussteiger im Segment des Low Cost Verkehrs gezählt worden. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ist dies eine Zunahme um +12,8% (s. Tab. 3). Damit hat sich das Wachstum erwartungsgemäß aufgrund der mittlerweile erreichten hohen Marktdurchdringung weiter abgeschwächt (s. Abb. 4).

→ Für die 24 internationalen Verkehrsflughäfen lag der Anteil des LCC Verkehrs am gesamten örtlichen Passagieraufkommen (Ein- und Aussteiger) im 1. Halbjahr 2008 bei 28,1% (s. Tab. 3). Nur bezogen auf die ehemals 19 internationalen Verkehrsflughäfen entfielen 27,4% aller Passagiere auf das Segment des Low Cost Verkehrs (s. Abb. 5).

→ Im innerdeutschen Verkehr wurden insgesamt 9.615.364 Passagiere im LCC Verkehr gezählt (+15,8%) (s. Tab. 4). Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung des Umsteigeverkehrs) lag der Anteil des LCC Verkehrs bei 52%.

→ Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden 16.367.646 Passagiere gezählt (+10,7%) (s. Tab. 5). Führende Ziel-/Herkunftsländer sind Spanien (4,3 Mio.), Großbritannien (2,4 Mio.), Italien (2,3 Mio.) und Österreich (1,3 Mio.).

→

Die Gründe für die z.T. deutlich divergierenden Wachstumsraten nach Ländern sind weitgehend auf Veränderungen der Angebotsgestaltung (Anzahl der angebotenen Routen bzw. Sitze) zurückzuführen. Nach dem Wegfall von Georgien wurden insgesamt 33 Länder angeflogen. Der Anteil des LCC Verkehrs an der originären Nachfrage (ohne Umsteiger) hat sich leicht auf 39% erhöht.

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Carrier Marktes soll auch der europäische LCC Markt in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden. 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 wie auch im reinen Low Cost Segment tätig sind, wie z.B. in Deutschland Air Berlin. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften und Low Cost Carriern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf Vollständigkeit, 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: 5 Flugzeuge (B737: 2, B757: 2, B767:1)
Air Slovakia (GM) (www.airlovakia.sk), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 5, B757: 1)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 2, B767: 1)
Blue 1 (KF) (Blue1.com), Flotte: 11 Flugzeuge (Avro RJ: 6, MD90: 5)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com), Flotte: 19 Flugzeuge (B737: 19)
Brussels Airlines (SN) (www.brusselsairlines.de) Flotte: 41 Flugzeuge (A319: 4, Avro RJ: 26, B737: 11)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 4 Flugzeuge (D8: 2, E190: 2)
Flyglobespan (Y2) (www.flyglobespan.com) Flotte 12 Flugzeuge (B737: 10, B757:1, B767:1)
Jet4you (8J) (www.jet4you.com), Flotte: 5 Flugzeuge (B737: 5)
Myair.com (8I) (www.myair.com), Flotte: 8 Flugzeuge (A320: 4, CRJ900: 4)
Sky Express (XW) (www.skyexpress.ru), Flotte: 8 Flugzeuge (B737-300: 2, B737-500: 6)
Sky Europe (NE) (www.skyeurope.com), Flotte: 15 Flugzeuge (B737: 15)
Transavia.com France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A320: 4, MD83: 2)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 20 Flugzeuge (A320: 20)
Windjet (IV) (www.volawindjet.it), Flotte: 11 Flugzeuge (A319: 2, A320: 9)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit über 7.600 Starts in Europa im Juli 2008, sie hat damit die Juliwerte von 2007 mit über 1.000 Starts übertroffen. Die Flüge wurden auf über 1.200 Strecken angeboten (s. Tab. 6). Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 6.534 Starts auf 639 Strecken. Mit Abstand folgen die Gesellschaften Air Berlin und flybe mit jeweils über 3.000 Starts pro Woche. Danach gibt es eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 1.500 folgen Norwegian, Aer Lingus, Germanwings, Meridiana, TUIFly, Vueling und Clickair.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 7). In dieses Zielland gibt es über 1.000 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Dabei sind fast 10.000 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgt Spanien an zweiter Stelle mit 675 Strecken und rund 5,600 Flügen. Auf den Plätzen 3 und 4 liegen Deutschland und Italien mit rund 5.300 bzw. 4.800 Flügen. Von den fast 5.300 Strecken werden über 4.800 von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 390 Strecken fliegen 2, auf 60 Strecken 3 und auf 2 Strecken 4 Low Cost Carrier im Wettbewerb.

Größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen ist London-Stansted mit über 1.600 LCC Starts pro Woche im Juli 2008 (s. Abb. 6). Danach folgt der Flughafen Dublin mit knapp 1.400 Starts. Mit über 1.000 Flügen pro Woche folgen auf den Plätzen 3-5 London Gatwick, Barcelona und Palma de Mallorca. Der dritte Londoner Flughafen Luton liegt mit 713 Starts auf Platz 6, gefolgt von Köln mit 687 Starts, Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 3.500 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Berlin-Tegel (Platz 12), Düsseldorf (Platz 17), München (Platz 20), Berlin-Schönefeld (Platz 23) und Stuttgart (Platz 25) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 400 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil von 24% im Sommer 2007 auf 27% der Flüge steigern können(s. Abb. 7). 73% der Flüge werden vorwiegend von den klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

Für den Winter gibt es jedoch Ankündigungen der Gesellschaften aufgrund des hohen Ölpreises einige Strecken (vorübergehend) einzustellen.

| Low Cost Carrier Markt in Deutschland | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--------------------------|--------------|----------------|------------|--------------|----------------|------------|-----------------|------------|-------------|
| | | 07/2008 | | | 07/2007 | | | Veränderung (%) | | |
| Rang | Fluggesellschaft | Flüge | Sitze | Strecken | Flüge | Sitze | Strecken | Flüge | Sitze | Strecken |
| 1 | Air Berlin (LCC-Segment) | 2.179 | 323.868 | 152 | 1.996 | 287.138 | 135 | 9,2 | 12,8 | 12,6 |
| 2 | Germanwings | 929 | 133.776 | 138 | 920 | 135.270 | 134 | 1,0 | -1,1 | 3,0 |
| 3 | TUIfly (LCC-Segment) | 657 | 102.660 | 127 | 644 | 98.008 | 120 | 2,0 | 4,7 | 5,8 |
| 4 | Ryanair | 613 | 115.857 | 112 | 518 | 97.902 | 78 | 18,3 | 18,3 | 43,6 |
| 5 | Easyjet | 371 | 57.687 | 47 | 379 | 58.956 | 44 | -2,1 | -2,2 | 6,8 |
| 6 | Intersky | 160 | 6.050 | 22 | 124 | 6.200 | 17 | 29,0 | -2,4 | 29,4 |
| 7 | flybe | 102 | 5.676 | 11 | 141 | 7.672 | 11 | -27,7 | -26,0 | 0,0 |
| 8 | Air Baltic | 61 | 7.406 | 9 | 49 | 4.908 | 9 | 24,5 | 50,9 | 0,0 |
| 9 | Wizz | 59 | 10.620 | 12 | 52 | 9.360 | 11 | 13,5 | 13,5 | 9,1 |
| 10 | Aer Lingus | 55 | 9.570 | 7 | 48 | 8.352 | 6 | 14,6 | 14,6 | 16,7 |
| 11 | Norwegian | 39 | 5.864 | 7 | 28 | 4.144 | 6 | 39,3 | 41,5 | 16,7 |
| 12 | fly Niki | 22 | 3.616 | 2 | 11 | 1.900 | 1 | 100,0 | 90,3 | 100,0 |
| 13 | Clickair | 21 | 3.780 | 3 | 28 | 5.040 | 4 | -25,0 | -25,0 | -25,0 |
| 14 | Jet2 | 10 | 1.480 | 2 | 12 | 1.776 | 2 | -16,7 | -16,7 | 0,0 |
| 15 | Iceland Express | 8 | 1.269 | 3 | 8 | 1.200 | 3 | 0,0 | 5,8 | 0,0 |
| 16 | Blue Air | 8 | 1.088 | 3 | 4 | 544 | 1 | 100,0 | 100,0 | 200,0 |
| 17 | Easyjet Switzerland | 7 | 1.092 | 1 | 19 | 2.964 | 2 | -63,2 | -63,2 | -50,0 |
| 18 | Sterling | 6 | 1.008 | 1 | 6 | 756 | 1 | 0,0 | 33,3 | 0,0 |
| 19 | FlyNordic | 6 | 990 | 1 | 0 | 0 | 0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 20 | Transavia | 5 | 745 | 1 | 7 | 1.043 | 1 | -28,6 | -28,6 | 0,0 |
| 21 | Centralwings | 5 | 900 | 2 | 0 | 0 | 0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 22 | Meridiana | 2 | 264 | 1 | 0 | 0 | 0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 23 | Corendon | 2 | 300 | 1 | 0 | 0 | 0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 24 | Condor City Fliegen | 0 | 0 | 0 | 21 | 3.836 | 5 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| 25 | Brussel Airlines | 0 | 0 | 0 | 6 | 498 | 1 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| 26 | Blue 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 741 | 2 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| 27 | Air Italy | 0 | 0 | 0 | 4 | 592 | 1 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| | Summe | 5.327 | 795.566 | 665 | 5.031 | 738.800 | 595 | 5,9 | 7,7 | 11,8 |

Tabelle 1: **Ranking der Low Cost Carrier nach Anzahl ihrer Flüge (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

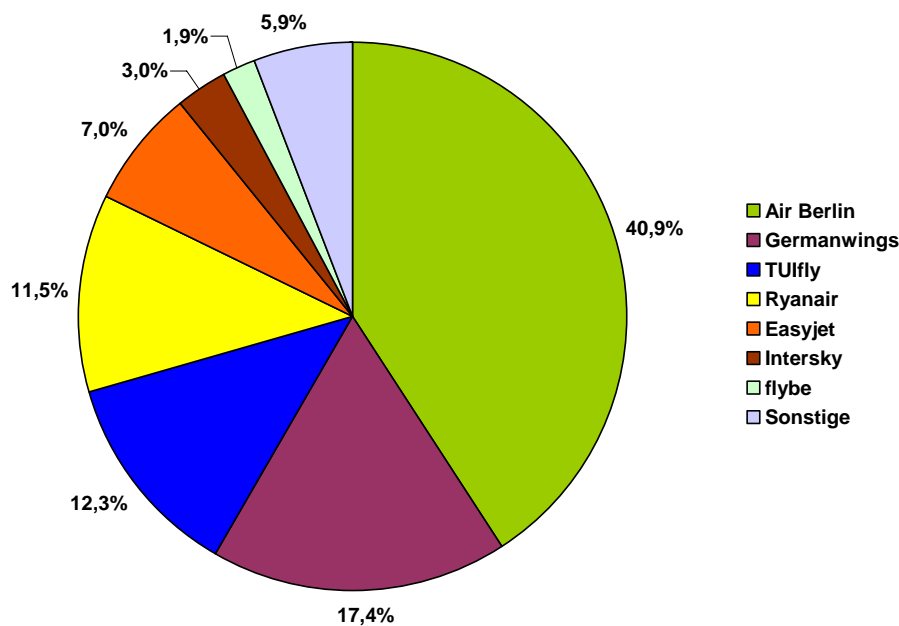


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Flüge in einer Juliwoche 2008)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland

| Rang | Zielland | 07/2008 | | | 07/2007 | | | Veränderung (%) | | |
|------|----------------|--------------|----------------|------------|--------------|----------------|------------|-----------------|------------|------------|
| | | Flüge | Sitzplätze | Strecken | Flüge | Sitzplätze | Strecken | Flüge | Sitzplätze | Strecken |
| 1 | Deutschland | 2.115 | 283.379 | 116 | 2.003 | 266.684 | 111 | 5,6 | 6,3 | 4,5 |
| 2 | Spanien | 801 | 141.711 | 74 | 610 | 107.024 | 63 | 31,3 | 32,4 | 17,5 |
| 3 | Großbritannien | 498 | 71022 | 54 | 591 | 80179 | 56 | -15,7 | -11,4 | -3,6 |
| 4 | Italien | 456 | 74.504 | 101 | 486 | 79.936 | 97 | -6,2 | -6,8 | 4,1 |
| 5 | Österreich | 257 | 36.237 | 25 | 257 | 37.274 | 28 | 0,0 | -2,8 | -10,7 |
| 6 | Schweiz | 133 | 21.290 | 8 | 132 | 20.534 | 10 | 0,8 | 3,7 | -20,0 |
| 7 | Frankreich | 109 | 15.237 | 20 | 126 | 17.732 | 18 | -13,5 | -14,1 | 11,1 |
| 8 | Irland | 100 | 17.940 | 16 | 95 | 17.055 | 14 | 5,3 | 5,2 | 14,3 |
| 9 | Schweden | 100 | 17.085 | 16 | 63 | 10.845 | 10 | 58,7 | 57,5 | 60,0 |
| 10 | Griechenland | 92 | 14.212 | 34 | 66 | 10.368 | 20 | 39,4 | 37,1 | 70,0 |
| 11 | Polen | 91 | 15.672 | 19 | 78 | 13.332 | 16 | 16,7 | 17,6 | 18,8 |
| 12 | Kroatien | 72 | 10.132 | 24 | 60 | 8.466 | 20 | 20,0 | 19,7 | 20,0 |
| 13 | Lettland | 62 | 8.560 | 9 | 51 | 6.608 | 8 | 21,6 | 29,5 | 12,5 |
| 14 | Portugal | 50 | 7.779 | 11 | 46 | 7.359 | 11 | 8,7 | 5,7 | 0,0 |
| 15 | Ungarn | 49 | 7.726 | 11 | 49 | 7.555 | 10 | 0,0 | 2,3 | 10,0 |
| 16 | Türkei | 48 | 6.924 | 13 | 49 | 7.328 | 14 | -2,0 | -5,5 | -7,1 |
| 17 | Norwegen | 47 | 7.571 | 9 | 39 | 6.223 | 8 | 20,5 | 21,7 | 12,5 |
| 18 | Rußland | 45 | 6.972 | 8 | 52 | 7.488 | 11 | -13,5 | -6,9 | -27,3 |
| 19 | Dänemark | 31 | 4.828 | 3 | 31 | 4.758 | 3 | 0,0 | 1,5 | 0,0 |
| 20 | Rumänien | 27 | 4.076 | 7 | 10 | 1.546 | 2 | 170,0 | 163,6 | 250,0 |
| 21 | Finnland | 23 | 4.239 | 4 | 35 | 5.908 | 6 | -34,3 | -28,2 | -33,3 |
| 22 | Litauen | 20 | 2.449 | 5 | 19 | 2.038 | 5 | 5,3 | 20,2 | 0,0 |
| 23 | Bulgarien | 18 | 2.820 | 7 | 7 | 1.038 | 5 | 157,1 | 171,7 | 40,0 |
| 24 | Tschechien | 14 | 2.100 | 2 | 14 | 2.100 | 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 25 | Serbien | 14 | 2.016 | 5 | 11 | 1.584 | 5 | 27,3 | 27,3 | 0,0 |
| 26 | Island | 10 | 1.557 | 4 | 8 | 1.200 | 3 | 25,0 | 29,8 | 33,3 |
| 27 | Marokko | 9 | 1.701 | 3 | 9 | 1.638 | 3 | 0,0 | 3,8 | 0,0 |
| 28 | Belgien | 7 | 1.092 | 1 | 6 | 498 | 1 | 16,7 | 119,3 | 0,0 |
| 29 | Estland | 7 | 1.092 | 1 | 7 | 1.092 | 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 30 | Malta | 7 | 1.143 | 3 | 4 | 576 | 2 | 75,0 | 98,4 | 50,0 |
| 31 | Slovakei | 7 | 1.323 | 1 | 7 | 1.323 | 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 32 | Niederlande | 5 | 745 | 1 | 7 | 1.043 | 1 | -28,6 | -28,6 | 0,0 |
| 33 | Mazedonien | 2 | 288 | 1 | 1 | 144 | 1 | 100,0 | 100,0 | 0,0 |
| 34 | Albanien | 1 | 144 | 1 | 1 | 144 | 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 35 | Ägypten | 0 | 0 | 0 | 1 | 180 | 1 | -100,0 | -100,0 | -100,0 |
| | Summe | 5.327 | 795.566 | 617 | 5.031 | 738.800 | 568 | 5,9 | 7,7 | 8,6 |

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

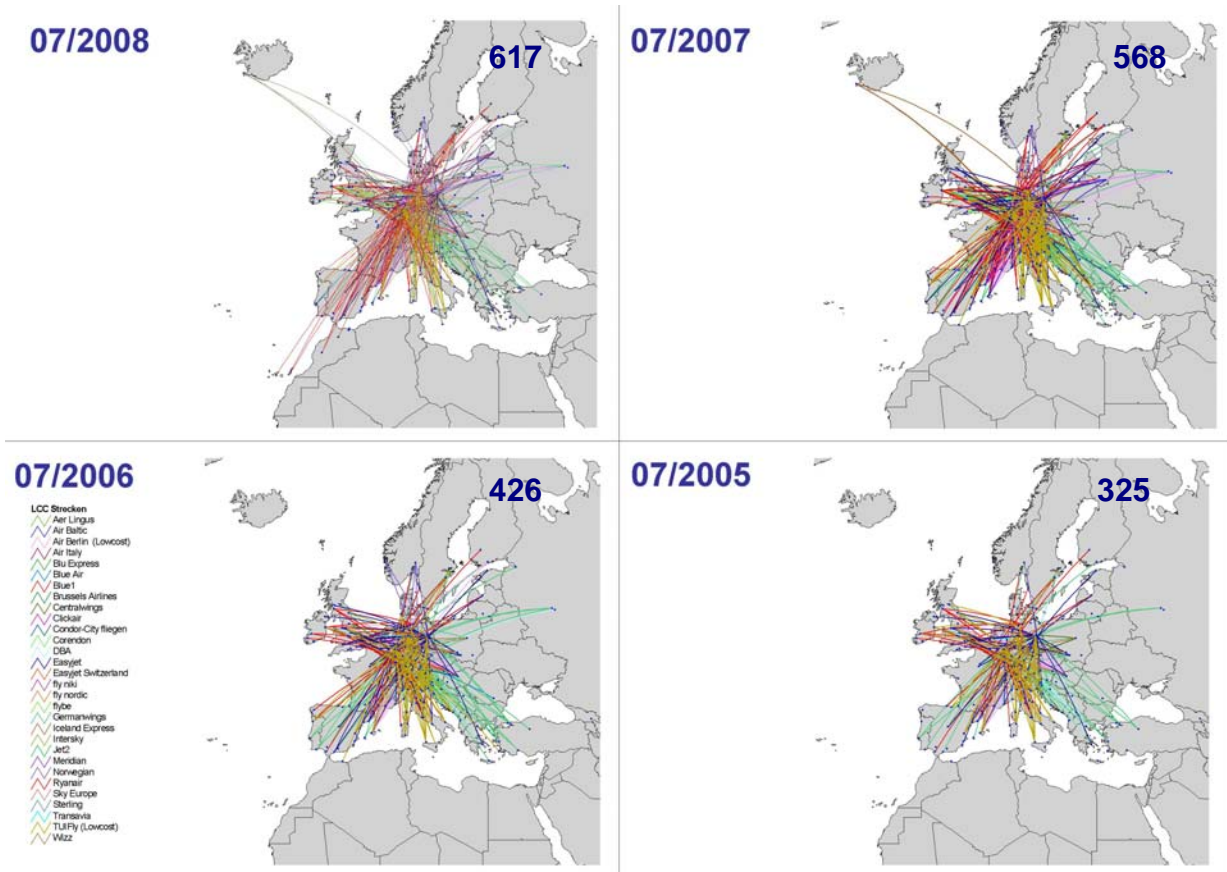


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

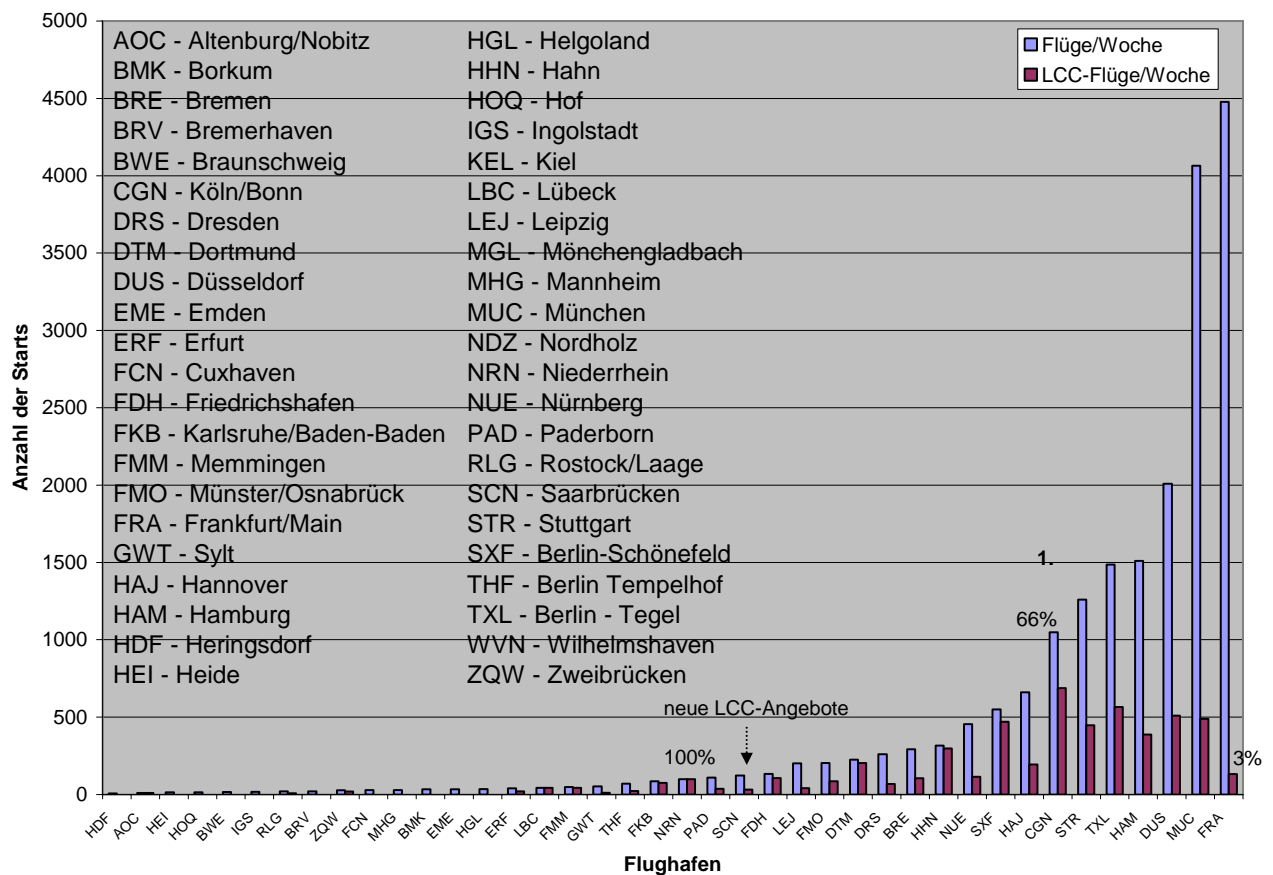


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2008

| Low Cost Carrier Markt in Deutschland | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------|------------|---------------------------------------|----------------------------|
| Flughafen | Passagiere 1. HJ 2008 | | Veränderung % des LCC- Verkehrs | Anteil LCC an gesamt |
| | Gesamt | LCC | | |
| Berlin gesamt | 10.241.888 | 5.567.365 | + 15,3 | 54,4% |
| Köln/Bonn | 4.854.915 | 3.404.115 | - 0,3 | 70,1% |
| München | 16.979.378 | 2.747.991 | + 9,0 | 16,2% |
| Düsseldorf | 8.619.237 | 2.489.832 | + 24,8 | 28,9% |
| Stuttgart | 4.698.923 | 2.080.496 | + 7,0 | 44,3% |
| Hamburg | 6.239.927 | 1.920.584 | + 11,2 | 30,8% |
| Hahn | 1.808.951 | 1.795.910 | - 4,3 | 99,3% |
| Dortmund | 1.182.584 | 996.511 | + 53,9 | 84,3% |
| Hannover | 2.602.648 | 890.682 | + 8,2 | 34,2% |
| Frankfurt | 26.152.040 | 727.435 | + 7,6 | 2,8% |
| Niederrhein | 660.870 | 656.620 | + 146,0 | 99,4% |
| Nürnberg | 2.118.158 | 653.369 | + 17,7 | 30,8% |
| Bremen | 1.184.816 | 466.374 | + 101,7 | 39,4% |
| Dresden | 851.827 | 260.971 | + 2,6 | 30,6% |
| Münster/Osn. | 698.465 | 244.255 | + 19,7 | 35,0% |
| Lübeck | 243.329 | 240.121 | - 17,6 | 98,7% |
| Karlsruhe/Bad.-Bad. | 523.310 | 205.163 | + 26,0 | 39,2% |
| Leipzig/Halle | 899.161 | 188.221 | - 43,4 | 20,9% |
| Friedrichshafen | 313.152 | 87.964 | - 5,2 | 28,1% |
| Saarbrücken *) | 214.552 | 63.226 | | 29,5% |
| Paderborn | 514.984 | 52.540 | - 28,3 | 10,2% |
| Erfurt | 129.381 | - | | |
| Gesamt IVF | 91.732.496 | 25.739.745 | + 12,3 | 28,1% |
| Memmingen **) | | 107.104 | | |
| Zweibrücken | | 66.205 | + 1,9 | |
| Altenburg Nobitz | | 63.070 | + 13,6 | |
| Rostock ***) | | 6.886 | | |
| Gesamt RVV | | 243.265 | + 94,9 | |
| IVF + RVV | | 25.983.010 | + 12,8 | |

*) ab 09/2007

**) ab 26.06.2007

***) ab 05/2008

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. HJ 2008**

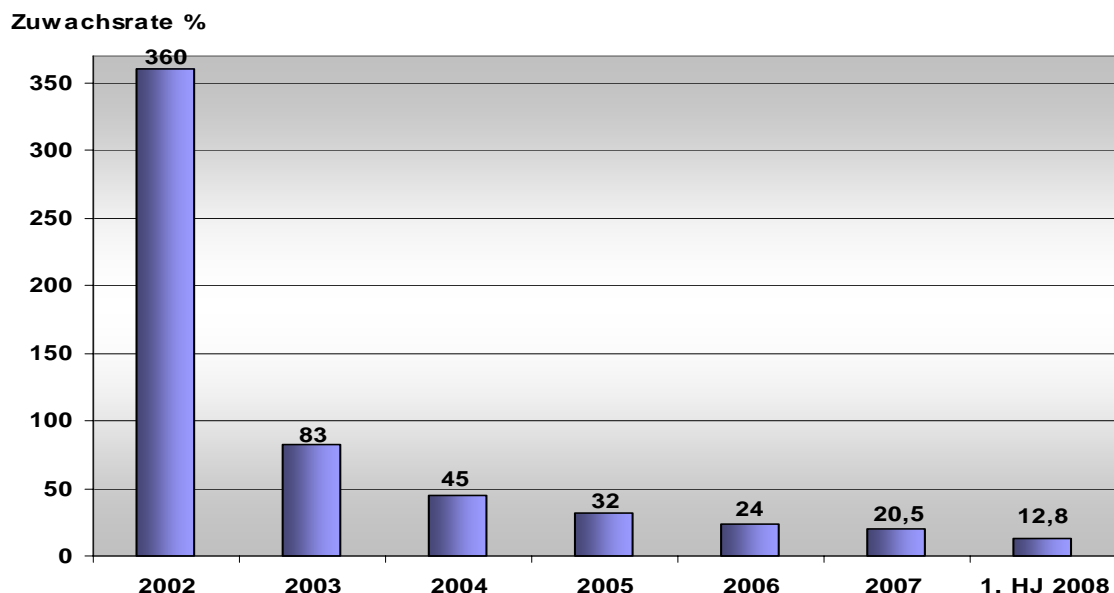


Abbildung 4: Wachstumsraten des LCC Verkehrs in Deutschland

| Low Cost Carrier Markt in Deutschland | | | |
|---------------------------------------|---|-------------------|--|
| Flughafen | LCC Passagiere im innerdeutschen Verkehr 1. HJ 2008 | Veränderung % | Anteil LCC am innerdeutschen Originäraufkommen (angenäherte Werte) |
| Berlin gesamt | 2.363.197 | + 19,8 | 66% |
| München | 1.805.560 | + 8,2 | 50% |
| Köln / Bonn | 1.084.232 | - 6,4 | 62% |
| Hamburg | 1.047.287 | + 28,7 | 46% |
| Düsseldorf | 994.174 | + 34,6 | 58% |
| Stuttgart | 955.789 | + 18,0 | 67% |
| Nürnberg | 289.240 | + 29,0 | 73% |
| Dresden | 218.543 | - 3,0 | 54% |
| Hannover | 178.728 | + 27,1 | 49% |
| Dortmund | 116.663 | > 100,0 | 49% |
| Leipzig / Halle | 115.747 | - 42,2 | 86% |
| Münster / Osnabrück | 106.464 | + 39,9 | 54% |
| Karlsruhe/Bad.-Bad. | 65.789 | + 71,9 | 51% |
| Frankfurt | 50.130 | - 56,6 | 3% |
| Saarbrücken *) | 44.023 | - 7,3 | 44% |
| Hahn ***) | 30.766 | | 100% |
| Bremen | 1.603 | - 97,0 | 1% |
| Erfurt | - | | |
| Friedrichshafen | - | | |
| Lübeck | - | | |
| Niederrhein | - | | |
| Gesamt IVF | 9.467.935 | + 16,4 | 52% |
| Zweibrücken | 66.205 | + 1,9 | |
| Memmingen **) | 75.250 | > 100,0 | |
| Rostock ****) | 5.974 | | |
| Gesamt RVV | 147.429 | > 100,0 | |
| IVF + RVV | 9.615.364 | + 15,8 | |

*) ab 09/2007

**) ab 26.06.2007

***) ab 04/2008

****) ab 05/2008

Tabelle 4: LCC Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und Anteil am Originäraufkommen im 1. HJ 2008

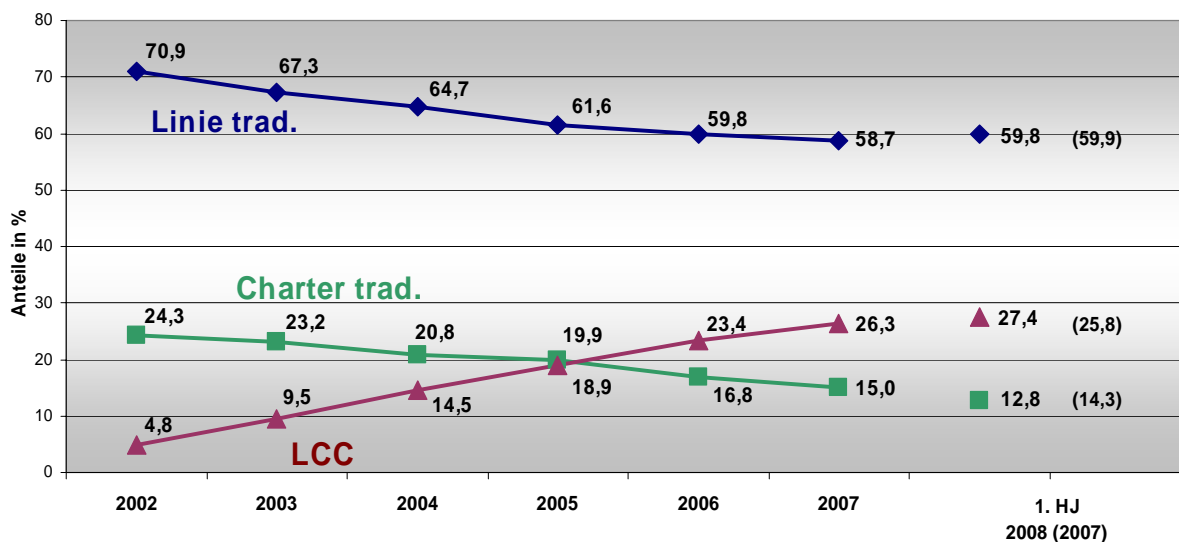


Abbildung 5: Anteil des LCC Verkehrs am Gesamtverkehr (Internationale Verkehrsflughäfen)
*)

*) ohne Niederrhein, Lübeck, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen, Paderborn

| Low Cost Carrier Markt in Deutschland | | | |
|---------------------------------------|------------------------------|---------------|---|
| Ziel- / Herkunftsland | LCC Passagiere 1. HJ 2008 | Veränderung % | Anteil LCC am Originäraufkommen (angenäherte Werte) |
| Spanien | 4.271.694 | + 22,2 | 45% |
| Großbritannien | 2.397.899 | - 2,9 | 51% |
| Italien | 2.354.501 | + 1,9 | 59% |
| Österreich | 1.335.858 | + 17,2 | 59% |
| Schweiz | 831.916 | + 4,5 | 45% |
| Irland | 590.033 | + 7,8 | 88% |
| Frankreich | 538.689 | - 26,6 | 23% |
| Polen | 497.570 | + 0,6 | 56% |
| Schweden | 405.378 | + 15,7 | 45% |
| Griechenland | 351.340 | + 39,2 | 20% |
| Portugal | 292.672 | + 33,6 | 29% |
| Norwegen | 280.117 | + 5,8 | 53% |
| Tschechische Rep. | 267.129 | + 235,9 | 89% |
| Ungarn | 256.318 | + 5,5 | 50% |
| Russ. Föderation | 245.975 | + 6,7 | 23% |
| Kroatien | 212.992 | + 24,7 | 56% |
| Türkei | 194.429 | - 8,2 | 5% |
| Dänemark | 159.663 | + 4,2 | 29% |
| Finnland | 155.944 | - 5,6 | 29% |
| Lettland | 120.920 | - 3,2 | 52% |
| Marokko | 100.835 | + 292,2 | |
| Rumänien | 97.209 | + 302,5 | 27% |
| Serbien Montenegro | 82.674 | + 58,5 | 31% |
| Bulgarien | 62.355 | + 289,7 | 16% |
| Slowakische Rep. | 51.486 | + 10,6 | 65% |
| Belgien | 43.254 | > 1000,0 | 10% |
| Malta | 36.291 | + 219,5 | 20% |
| Estland | 34.103 | + 100,0 | 37% |
| Niederlande | 31.372 | - 33,2 | 7% |
| Litauen | 27.250 | - 5,2 | 24% |
| Tunesien | 22.706 | > 1000,0 | |
| Island | 16.921 | + 59,5 | 23% |
| Albanien | 153 | - 47,4 | 1% |
| Gesamt | 16.367.646 | + 10,7 | 39% |

Tabelle 5: LCC Passagiere im grenzüberschreitenden Verkehr nach Ziel /Herkunftsländern und Anteil am Originäraufkommen im 1. HJ 2008

| Low Cost Carrier Markt in Europa | | | | |
|----------------------------------|--------------------------|---------------|------------------|--------------|
| Rang | Fluggesellschaft | 07/ 2008 | | |
| | | Flüge | Sitze | Strecken |
| 1 | Ryanair | 7.639 | 1.443.771 | 1.222 |
| 2 | Easyjet | 6.534 | 1.026.519 | 639 |
| 3 | Air Berlin (LCC-Segment) | 3.485 | 543.420 | 330 |
| 4 | Flybe | 3.047 | 238.714 | 300 |
| 5 | Norwegian | 1.564 | 239.294 | 287 |
| 6 | Aer Lingus | 1.439 | 272.993 | 167 |
| 7 | Germanwings | 1.434 | 206.496 | 252 |
| 8 | Meridiana | 1.122 | 149.548 | 104 |
| 9 | TUIfly (LCC-Segment) | 1.093 | 171.492 | 230 |
| 10 | Vueling | 1.036 | 186.480 | 114 |
| 11 | Clickair | 1.036 | 186.480 | 110 |
| 12 | Air Baltic | 989 | 95.556 | 138 |
| 13 | bmybaby | 916 | 134.194 | 126 |
| 14 | Wizz | 870 | 156.600 | 206 |
| 15 | Sterling | 862 | 130.170 | 196 |
| 16 | Jet 2 | 718 | 123.490 | 148 |
| 17 | Sky Europe | 676 | 100.724 | 150 |
| 18 | Easyjet Switzerland | 646 | 100.776 | 88 |
| 19 | Myair.com | 488 | 68.080 | 107 |
| 20 | Transavia | 488 | 75.130 | 91 |
| 21 | Brussels Airlines | 476 | 63.414 | 26 |
| 22 | Centralwings | 461 | 81.584 | 162 |
| 23 | Windjet | 406 | 73.080 | 59 |
| 24 | Sky Express | 360 | 43.200 | 22 |
| 25 | fly Niki | 278 | 48.686 | 88 |
| 26 | flyglobespan | 278 | 44.084 | 96 |
| 27 | Blue1 | 238 | 27.576 | 34 |
| 28 | Fly Nordic | 232 | 38.580 | 32 |
| 29 | Intersky | 210 | 8.056 | 38 |
| 30 | Volareweb | 183 | 33.040 | 34 |
| 31 | Blue Air | 166 | 22.576 | 46 |
| 32 | Transavia.France | 116 | 20.880 | 27 |
| 33 | Iceland Express | 112 | 18.594 | 30 |
| 34 | Air Italy | 102 | 14.084 | 31 |
| 35 | flybaboo | 100 | 7.400 | 16 |
| 36 | Blu Express | 83 | 13.904 | 9 |
| 37 | Corendon | 75 | 12.396 | 34 |
| 38 | jet4you | 64 | 11.072 | 11 |
| 39 | Air Slovakia | 15 | 2.729 | 8 |
| | Summe | 40.037 | 6.234.862 | 5.808 |

Tabelle 6: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Flüge 07/2008 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

| Low Cost Carrier Markt in Europa | | | | |
|----------------------------------|--------------|---------------|------------------|--------------|
| Rang | Land | 07/2008 | | |
| | | Flüge | Sitzplätze | Strecken |
| 1 | GB | 9.988 | 1.447.677 | 1.027 |
| 2 | ES | 5.669 | 978.970 | 675 |
| 3 | DE | 5.327 | 795.566 | 617 |
| 4 | IT | 4.802 | 765.326 | 654 |
| 5 | FR | 2.338 | 364.944 | 349 |
| 6 | IE | 1.841 | 348.281 | 209 |
| 7 | NO | 1.118 | 171.253 | 163 |
| 8 | SE | 945 | 151.715 | 130 |
| 9 | PL | 914 | 160.223 | 226 |
| 10 | CH | 735 | 111.784 | 106 |
| 11 | NL | 707 | 112.676 | 95 |
| 12 | PT | 604 | 100.626 | 95 |
| 13 | BE | 566 | 86.325 | 60 |
| 14 | AT | 551 | 84.786 | 105 |
| 15 | DK | 541 | 79.854 | 75 |
| 16 | LV | 461 | 51.161 | 64 |
| 17 | RU | 461 | 56.874 | 47 |
| 18 | GR | 388 | 64.766 | 134 |
| 19 | CZ | 276 | 42.552 | 51 |
| 20 | RO | 248 | 37.760 | 53 |
| 21 | FI | 226 | 26.962 | 33 |
| 22 | HU | 191 | 31.841 | 46 |
| 23 | SK | 191 | 30.779 | 34 |
| 24 | LT | 186 | 18.460 | 25 |
| 25 | HR | 178 | 26.894 | 63 |
| 26 | TR | 141 | 22.351 | 43 |
| 27 | BG | 102 | 15.882 | 33 |
| 28 | EE | 80 | 6.956 | 6 |
| 29 | MT | 60 | 10.949 | 17 |
| 30 | IS | 58 | 9.585 | 16 |
| 31 | CY | 37 | 6.776 | 11 |
| 32 | UA | 24 | 2.615 | 5 |
| 33 | RS | 22 | 3.329 | 9 |
| 34 | GI | 16 | 2.784 | 1 |
| 35 | MD | 12 | 1.176 | 4 |
| 36 | BY | 7 | 322 | 1 |
| 37 | SI | 7 | 1.092 | 1 |
| 38 | GE | 5 | 683 | 1 |
| 39 | AL | 3 | 480 | 2 |
| 40 | BA | 3 | 567 | 2 |
| 41 | AM | 2 | 267 | 1 |
| 42 | AZ | 2 | 267 | 1 |
| 43 | MK | 2 | 288 | 1 |
| 44 | UZ | 2 | 438 | 1 |
| | Summe | 40.037 | 6.234.862 | 5.292 |

Tabelle 7: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Flüge 07/2008. (Angaben jeweils für eine Juliwoche, es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

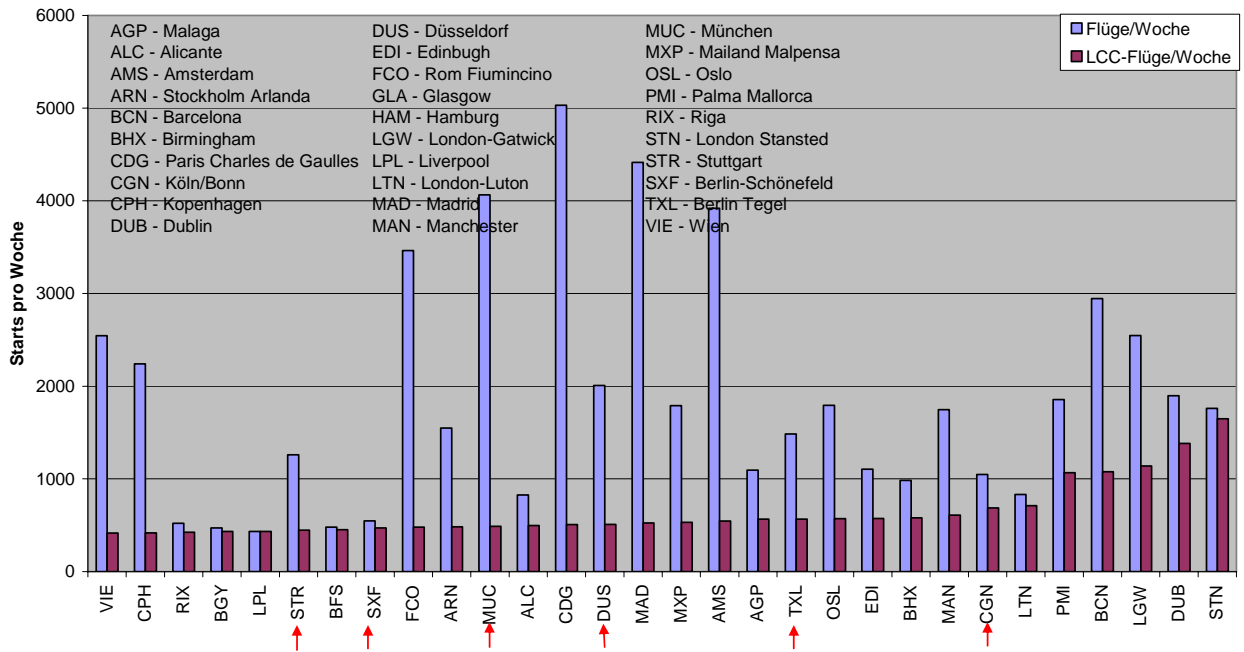


Abbildung 6: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Juli 2008

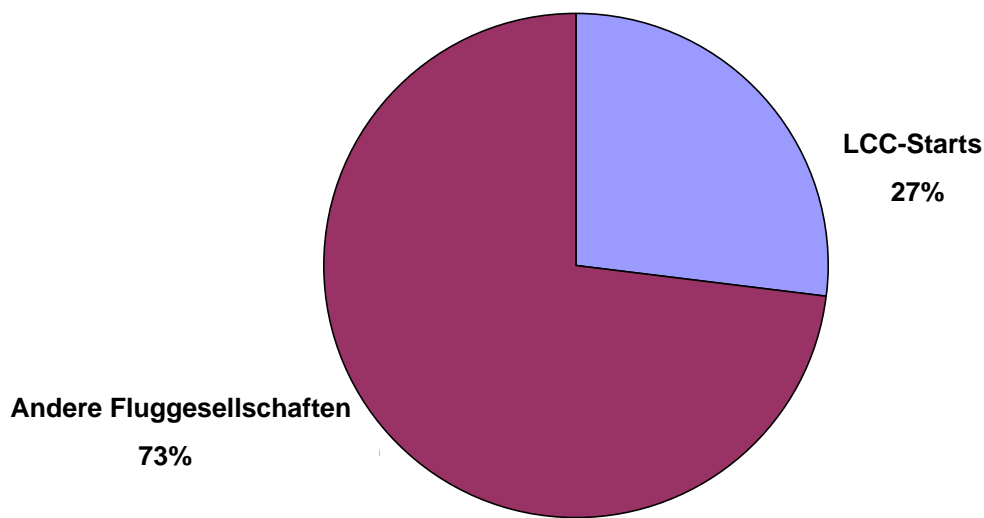


Abbildung 7: Anteile der LCC am europäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2008

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

Manfred Kuhne
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
Gertraudenstr. 20
10178 Berlin
Tel.: (49) 030-3101-18-51
Fax: (49) 030-310-118-24
E-Mail: kuhne@adv.aero