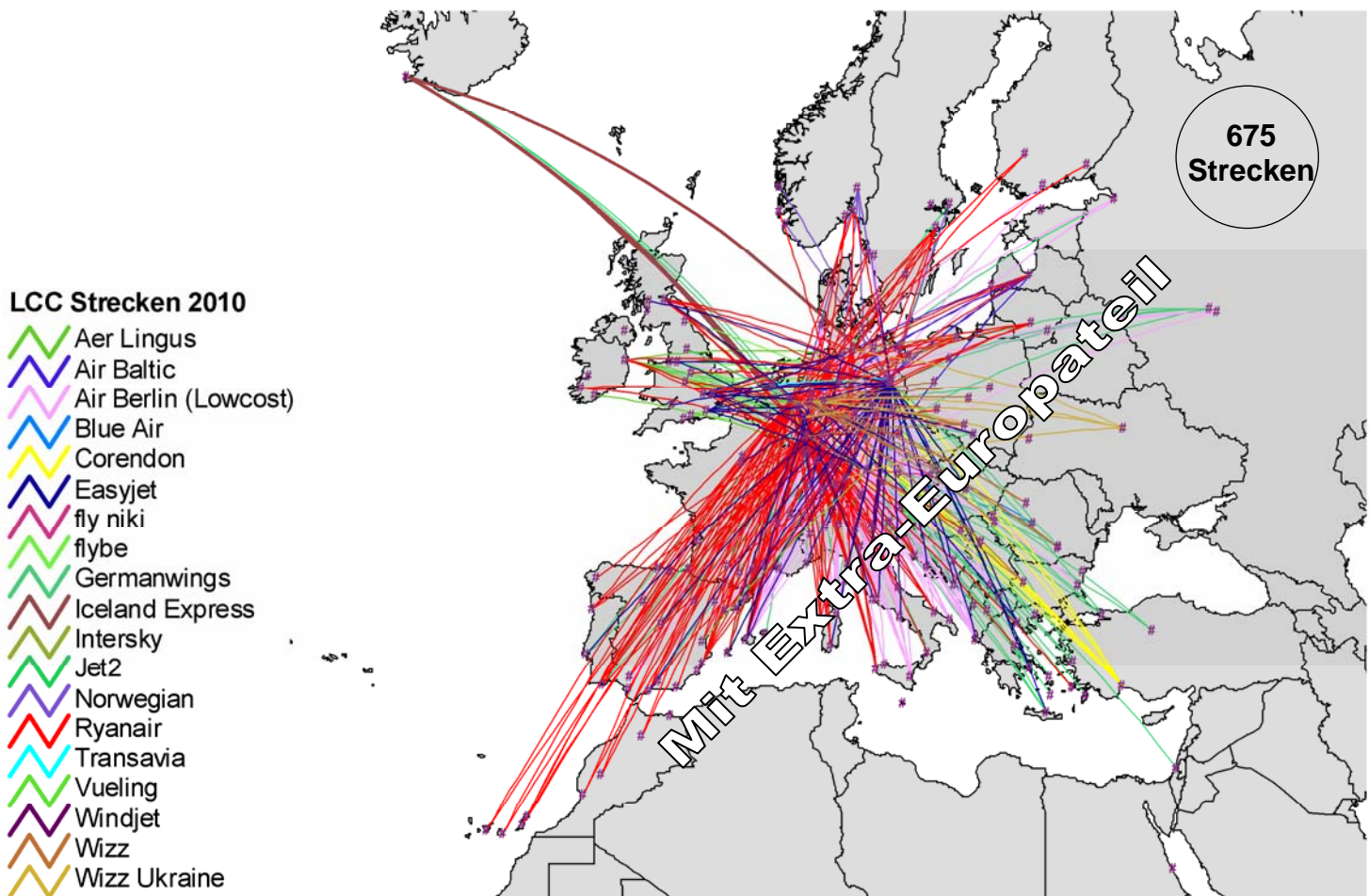


Low Cost Monitor 2/2010

- Eine Untersuchung des DLR -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Herbst 2010

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2010

Der Low Cost Carrier (LCC) Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom dem DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale des Low Cost Carrier Verkehrs 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 2010. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2010.

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, generelle Verfügbarkeit niedriger Preise 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 Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 19 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder teilweise Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 35 Flugzeuge (A320: 29, A321: 6)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 32 Flugzeuge (B737: 17, F50/70: 12, D8: 3)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 117 Flugzeuge (A319/20/21: 53, B737: 64)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 13 Flugzeuge (B737: 10, S: 3)
Corendon (CAI) (www.corendon.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 178 Flugzeuge (A319: 141, A320: 25, A321: 4; B737: 8)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 69 Flugzeuge (D8: 55, E: 14)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 32 Flugzeuge (A319: 30, B737: 2)
Iceland Express (5W) (www.icelandexpress.com), Flotte: 5 Flugzeuge (B737: 3, B757: 2)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 4, ATR: 1)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 27 Flugzeuge (B737-300: 17, B757-200: 10)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 17 Flugzeuge (A319: 2, A320: 9, A321: 2, E: 4)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 53 Flugzeuge (B737: 53)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 250 Flugzeuge (B737: 250)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 31 Flugzeuge (B737: 31)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 37 Flugzeuge (A320: 37)
Windjet (IV) (www.windjet.it), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 5, A320: 7)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 29 Flugzeuge (A320: 29)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)

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

Insgesamt blieb die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Jahr gleich. Im Vergleich zum letzten Herbst ist Clickair, die mit der spanischen Billigfluggesellschaft Vueling fusionierte, vom deutschen Markt verschwunden, tritt aber unter deren Namen neu in Erscheinung. TUIfly hat sich von seinem Low Cost Segment getrennt und die Städteverbindungen an Air Berlin abgegeben, die dadurch ihren Marktanteil deutlich vergrößern konnte. Der Gesellschaft Myair wurde im Sommer 2009 die Betriebserlaubnis entzogen. Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder der ehemaligen LTU, 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 zu einem niedrigen Preis buchbar sein sollten, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. 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, 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 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 Flüge zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika. Neu hinzu gekommen sind bei Air Berlin besonders die Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind. Außerdem bietet in diesem Herbst, wie auch schon vor der Wirtschaftskrise, Corendon Flüge ab Deutschland an.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Nur bei Ryanair gibt es einen starken Anstieg von 44 Flugzeugen gegenüber dem letzten Jahr. Damit besitzt Ryanair 250 Flugzeuge des Typs Boeing 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2010 ist das Low Cost Segment von Air Berlin mit fast 2.600 Abflügen nach Übernahme der Städteverbindungen von TUIfly mit Abstand der größte Low Cost Anbieter in Deutschland; im Vergleich zum Sommer des Vorjahres, als 2.100 Starts durchgeführt worden sind, bedeutet dies eine Steigerung um 23%. Zusammen mit den rund 500 Flügen von TUIfly kamen beide Gesellschaften im Juli 2009 zusammen auf ca. 2.650 Flüge, so dass hier durch die Übernahme der Flüge sich die Gesamtanzahl geringfügig verringert hat. Während in den vergangenen Jahren bis 2008 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 sind seit Anfang des Jahres bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen, ein aktueller Trend, der sich auch im Sommer fortsetzt. Im Ranking folgen Germanwings (1.037 Flüge) und Ryanair (832 Flüge). Hier setzt sich die Expansionspolitik von Ryanair fort, die auf hohem Niveau durch die ganze Krise hindurch auch weiterhin die Anzahl der Flüge gegenüber dem Vorjahr steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben. Auch bei Easyjet ist nach einer Zeit von starken Reduzierungen wieder ein höheres Wachstum des Angebots festzustellen, was durch einen Ausbau des Angebots in München und Hamburg und die Neuaufnahme von Strecken ab Düsseldorf zurückzuführen ist. Auf den Plätzen 5 und 6 folgen Intersky und die britische Gesellschaft Flybe. Während Intersky dabei stark seine Frequenzen auf den bestehenden Routen steigerte, gab es bei Flybe nur ein moderates Wachstum. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter 100 Flügen pro Woche..
- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sechs größten der 19 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 94% des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 48% aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 19%, Ryanair mit 15% und Easyjet mit 7%. Insgesamt bedeutet dies eine starke Zunahme der Marktanteile um 7% bei Air Berlin durch die Übernahme der Städteverbindungen von TUIfly.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 675 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2010 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind fast 50 Strecken mehr als im Herbst 2009, gleichbedeutend einem Wachstum von über 7%. Somit gibt es nach Streckenstilllegungen und Stagnation im letzten Jahr wieder ein Wachstum bei der Streckenentwicklung, dabei konnte das Niveau von 2008 sogar übertroffen werden. Auch die Zahl der Flüge ist um 6% angestiegen und hat so das Niveau von 2008 und 2009 überschritten. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 8 Jahren in den ersten 6 Jahren fast 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. Im Sommer 2009 deutete sich wieder ein positives Streckenwachstum an, das sich im Frühjahr dieses Jahres fortsetzte und im Sommer 2010 mit über 7% einen neuen Höhepunkt erreicht. Somit scheint die Finanz- und Wirtschaftskrise beendet zu sein, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben. Während einige kleinere Gesellschaften aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser Zeit zwischen Sommer 2008 (112 Strecken), Sommer 2009 (150 Strecken) und Sommer 2010 (174 Strecken) mit zusätzlich 62 Strecken eine Netzausweitung durchgeführt. Hierbei spielen besonders die Flughäfen Niederrhein, Berlin-Schönefeld, Bremen und Memmingen eine Rolle, da primär von diesen Flughäfen Netzerweiterungen von Ryanair vorgenommen wurden, bzw. von Memmingen erstmalig Angebote aufgenommen wurden. Dagegen wurden die Flüge nach London-Stansted ab Zweibrücken wieder eingestellt. Air Berlin konnte sein Angebot besonders in Köln und Stuttgart durch die Übernahme der TUIfly-Strecken stark ausbauen. Auch Germanwings konnte sein Streckenangebot steigern und übertrifft mit 160 Zielen sogar die Werte von 2008 (vor der Krise), die zwischenzeitlich deutlich abgesunken waren. Zu beachten ist, dass im

innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC). Mit neuen Angeboten baut auch Easyjet das Streckennetz um fast 20% aus und erreicht damit wieder die Werte von 2008.

- Nachdem in den Jahren zuvor schon Air Berlin, TUIfly, Germanwings und Ryanair angefangen haben, innerdeutsche Strecken einzuführen, sind weitere innerdeutsche Strecken, wie z.B. von Memmingen nach Bremen neu in das Netz aufgenommen worden. Mit dem Ausstieg von TUIfly aus dem Low Cost Geschäft sind jedoch auch verschiedene innerdeutsche Strecken wie z.B. von Memmingen nach Köln wieder weggefallen. Besondere neue Angebotsschwerpunkte waren im letzten Jahr nicht zu erkennen, allerdings ist festzustellen, dass das Netz nach Osteuropa weiter ausgebaut wird.
- Ryanair hat gegenüber dem letzten Sommer den Flughafen Memmingen neu in das Netz aufgenommen und dafür den Flughafen Zweibrücken wieder verlassen, auf dem aufgrund der Nähe zu Hahn lediglich die Strecke nach London angeboten wurde. In Europa wurden einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern neu in die Netze aufgenommen aber auch die Grenze in den Nahen Osten und Nordafrika wird verstärkt überschritten. Wie schon mehrfach zu beobachten, werden in den Sommermonaten typische Warmwasserregionen wie Spanien oder Italien häufiger angefliegen, dafür weniger Länder mit Wintersportmöglichkeiten wie z.B. Österreich.
- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiter gesunken, nur auf 34 (5%) der insgesamt 675 Strecken konkurrieren zwei Anbieter. Es gibt nur noch eine Strecke mit mehr als 2 Anbietern. 640 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl werden nur von einer Gesellschaft befliegen.
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden mehr als 5.400 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Juli 2010 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es 300 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um rund 6% angestiegen, ebenso wie die Anzahl der Sitze, die sich ebenfalls um knapp 6% erhöht hat, während die Zahl der Strecken sogar um 7% ausgebaut werden konnte. Dies bedeutet, dass das Netz bei einer gleichzeitigen Frequenzerhöhung geringfügig stärker ausgebaut worden ist.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 5.424 Flügen wurden im Mittel 154 Sitze pro Flug angeboten, ein ähnlicher Wert wie im Vorjahr. Es zeigt sich, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von über 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 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 der hohe Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: Rund 40% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der mit über 120 Strecken, entspr. 60 Flughafenpaaren, nur ca. 20% aller Strecken ausmacht. Im Vergleich zum Sommerflugplan 2009 ist die Zahl der innerdeutsch befliegenen Strecken relativ konstant geblieben. In den Sommermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit rund 730 bzw. 510 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt vor Österreich und der Schweiz, an vierter Stelle. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Frankreich, Griechenland und Polen, wo es 5 neue Strecken gibt, vor Schweden und Irland, wo das Angebot stagnierte bzw. sich reduzierte. Dabei ist nur noch nach Großbritannien und Irland ein Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen, während fast alle anderen Länder Zuwachsraten teilweise im zweistelligen Bereich aufweisen. Dies hat aber u.a. auch administrative Gründe einer strengeren Gebührenpolitik, denn beide Länder haben eine Luftverkehrssteuer eingeführt bzw. diese drastisch erhöht, woraufhin verschiedene Gesellschaften ihr Angebot in diesen Märkten reduziert haben. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 33 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr ist Israel. Nicht mehr angefliegen wurden Mazedonien und die Slowakei.
- **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 150 Flüge oder rund 3,4%, besonders von Air Berlin und flybe im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit über 646 Starts (entspr. fast 64% des dortigen Flugaufkommens) einen um

rund 5% niedrigeren Wert auf als im Vorjahr, liegt damit aber trotzdem wieder auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Dahinter liegt mit 585 Starts, jedoch mit einem Low Cost Anteil von nur etwa 40%, der Flughafen Berlin-Tegel, auf dem der Low Cost Anteil im letzten Jahr weiter angestiegen ist. Stark zugenommen hat der Low Cost Verkehr am Flughafen Friedrichshafen, der sein Angebot von 77 Flügen im letzten Sommer um über 50% auf 121 in diesem Jahr steigern konnte. Zuwächse gab es u.a. an den Flughäfen Bremen, Karlsruhe/Baden-Baden und Niederrhein. Deutlich rückläufig entwickelte sich der Low Cost Verkehr auf den Flughäfen Hahn oder Lübeck. Dort sank die Anzahl der Low Cost Flüge teilweise um über 20%. Ein solcher Verlust ist für Flughäfen mit einem hohem Low Cost Anteil besonders gravierend. Mit einem Anteil von über 90% am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Lübeck, Altenburg, Dortmund, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden und Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt. Dies gilt in etwas abgeschwächter Form auch für die Flughäfen Berlin-Schönefeld.

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 typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LCC 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 LCC Strecken, die im Herbst 2010 bedient wurden. Durch die gleich bleibende Auswahl an Strecken kann ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Analyse gewährleistet werden. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 07. September 2010 gewählt.

Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2010 zwischen ca. 22 € und 70 € bei den Nettopreisen und zwischen 35 € und 144 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei 13 € und im höchsten Fall bei 27 €, wobei einige Gesellschaften mittlerweile keine Nettotarife mehr ausweisen. Es ist festzustellen, dass im Herbst, wie jedes Jahr, die Durchschnittspreise gegenüber dem Frühjahr sinken. Während die Durchschnittspreise der preiswerteren Low Cost Carrier leicht angestiegen sind, gibt es einen Rückgang bei den meisten teureren Low Cost Carriern, so dass sich die Preisspanne geringfügig angenähert hat.

→ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum** Die Flugpreise eines Low Cost Carriers variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: 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. 58 € und über 200 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag, und zwischen ca. 17 € und 73 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Die meisten preisgünstigen Flüge mit einer langen Buchungsfrist kosten nur bis zu ca. 50 €, die Preise steigen jedoch in vielen Fällen auf Werte von über 100 € an, 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 ersten Halbjahr 2010 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 86,4 Mio. Passagiere gezählt worden. 30,1 Mio. Ein- und Aussteiger sind davon dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zuzurechnen (s. Tab. 3).

→ Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung der Umsteigerverkehre) weisen die LCC Anbieter bis auf die Flughäfen Frankfurt und Bremen auf den meisten anderen Flughäfen hohe bis sehr hohe Marktanteile auf (s. Tab. 4).

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-carriern, 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: 13 Flugzeuge (B737: 9, B767:4)
AviaNova(AO) (www.avianova.com), Flotte: 5 Flugzeuge (A320:5)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 14)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 2, E190: 3)
Jet4you (8J) (www.jet4you.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 6)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 30 Flugzeuge (A319: 4, A320: 12, MD82/83: 17, ATR: 1)
Skyexpress (skyexpress.ru), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)
Star1Airlines (V9) (www.star1.lt), Flotte: 1 Flugzeug (B737:1)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
Transavia Denmark (PH) (www.transavia.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737:3)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 1 Flugzeuge (A320: 1)
Wizz Bulgaria (8Z) (www.wizzair.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320: 3)

Verstärkt kommen auch außereuropäische Low Cost Gesellschaften in den Markt, die Europa anfliegen. Dies sind u.a.:

Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320:3)
Air Asia X (D7) (www.airasia.com), Flotte: 8 Flugzeuge (A330:6, A340:2)
Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 9 Flugzeuge (B737:9)
Nasair (UE) (www.nasair.aero), Flotte: 11 Flugzeuge (A320: 7, E:4)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit erstmals über 10.000 Starts im Juli 2010 (s. Tab. 5), sie hat damit die Juliwerte von 2009 mit über 1.000 Starts oder rund 12% übertroffen und konnte so wie die meisten großen europäischen Low Cost Gesellschaften ihr Angebot trotz der Finanzkrise deutlich ausbauen. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit knapp 8.000 Starts, die europaweit somit mehr als 8% Flüge anbietet als im vergangenen Jahr. Während bei Ryanair mehr als 200 neue Städtepaare hinzu gekommen sind, sind es bei Easyjet immerhin 78. Mit Abstand folgen die Gesellschaften Air Berlin und flybe mit jeweils rund 3.000 – 3.500 Starts pro Woche. Danach gibt es eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 2.000 folgen Norwegian, Vueling, Aer Lingus, Germanwings, Wizz, Air Baltic und Meridiana. Während auch Wizz sein Angebot stark ausbaute, wurde Clickair von Vueling übernommen. Somit 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 werden, werden andere wie Air Italy von den ehemaligen Nationalcarriern wie Alitalia übernommen, wiederum andere wie Sky Europe mussten Konkurs anmelden. Im Gegensatz dazu gibt es eine Gruppe von Fluggesellschaften wie z.B. Ryanair, die bis jetzt permanent expandieren. Eine Vielzahl von Fluggesellschaften, die im letzten Krisenjahr ihr Angebot reduzierten, zeigen dieses Jahr wieder positive Wachstumstendenzen.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6), das Netz dieses Landes umfasst über 1.100 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auch hier hat eine geringfügige Erhöhung der Strecken gegenüber dem Vorjahr stattgefunden, es gab jedoch einen leichten Rückgang bei der Anzahl der angebotenen Flüge, was möglicherweise auf die Erhöhung der Luftverkehrssteuer in diesem Land zurückzuführen ist. Dabei sind nahezu 10.000 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgen Spanien und Italien und Deutschland mit jeweils mehr als 5.000 Flügen. Auf den Plätzen 5 bis 7 liegen Frankreich, Irland und Norwegen mit mehr als 1.000 Flügen. Von den insgesamt über 6.200 unterschiedlichen Strecken werden knapp 5.800 (92%) von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 453 Strecken fliegen 2 und auf 25 Strecken mehr als 2 Low Cost Carrier im Wettbewerb. So ist die Anzahl der Strecken, auf denen direkter Wettbewerb vorzufinden ist, seit dem letzten Jahr stark zurück gegangen.

Durch einen starken Streckenausbau von Easyjet ist mittlerweile London-Gatwick mit 1.417 LCC Starts pro Woche im Juli 2010 größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen (s. Abb. 4). Knapp dahinter folgen die Flughäfen London-Stansted (1.336 Starts) und Dublin (1.214 Starts). An vierter Stelle liegt Barcelona mit 1.008 Starts. Köln liegt mit 646 Starts auf Platz 9, der dritte Londoner Flughafen Luton mit 609 Starts auf Rang 14. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 3.300 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 15) Düsseldorf (Platz 17), Berlin-Schönefeld (Platz 21), München (Platz 23) und Stuttgart (Platz 26) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 400 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Dabei ist festzustellen, dass sich die deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten im europäischen Vergleich gegenüber dem Sommer 2009 im Ranking nur geringfügig verändert haben.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil auf 27% der Flüge geringfügig erhöhen können (s. Abb. 5). 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.

Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Rang	Fluggesellschaft	07/2010			07/2009			Veränderung (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Air Berlin	2.590	399.716	230	2.100	323.390	148	23,3	23,6	55,4
2	Germanwings	1.037	154.152	160	883	126.668	132	17,4	21,7	21,2
3	Ryanair	832	157.248	174	791	149.499	150	5,2	5,2	16,0
4	Easyjet	357	55.871	48	302	47.185	40	18,2	18,4	20,0
5	Intersky	178	9.416	21	110	5.500	22	61,8	71,2	-4,5
6	flybe	111	8.436	13	108	8.424	12	2,8	0,1	8,3
7	Wizz	75	13.500	20	54	9.720	12	38,9	38,9	66,7
8	Air Baltic	63	6.294	6	51	6.293	6	23,5	0,0	0,0
9	Aer Lingus	53	9.222	6	67	11.658	9	-20,9	-20,9	-33,3
10	Norwegian	34	5.590	7	32	5.023	7	6,3	11,3	0,0
11	fly Niki	32	4.568	2	24	3.396	2	33,3	34,5	0,0
12	Wizz (Ukraine)	17	3.060	5	11	1.980	3	54,5	54,5	66,7
13	Corendon	13	2.090	9	0	0	0	100,0	100,0	100,0
14	Blue Air	10	1.404	3	10	1.360	4	0,0	3,2	-25,0
15	Iceland Express	7	1.036	3	6	888	3	16,7	16,7	0,0
16	Jet2	6	888	1	10	1.480	2	-40,0	-40,0	-50,0
17	Transavia	4	488	1	4	552	1	0,0	-11,6	0,0
18	Vueling	3	540	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
19	Windjet	2	322	1	3	540	1	-33,3	-40,4	0,0
20	myair	0	0	0	1	50	1	-100,0	-100,0	-100,0
21	TUIfly	0	0	0	557	85.792	112	-100,0	-100,0	-100,0
		5.424	833.841	711	5.124	789.398	667	5,9	5,6	6,6

Tabelle 1: **Ranking der Low Cost Carrier 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

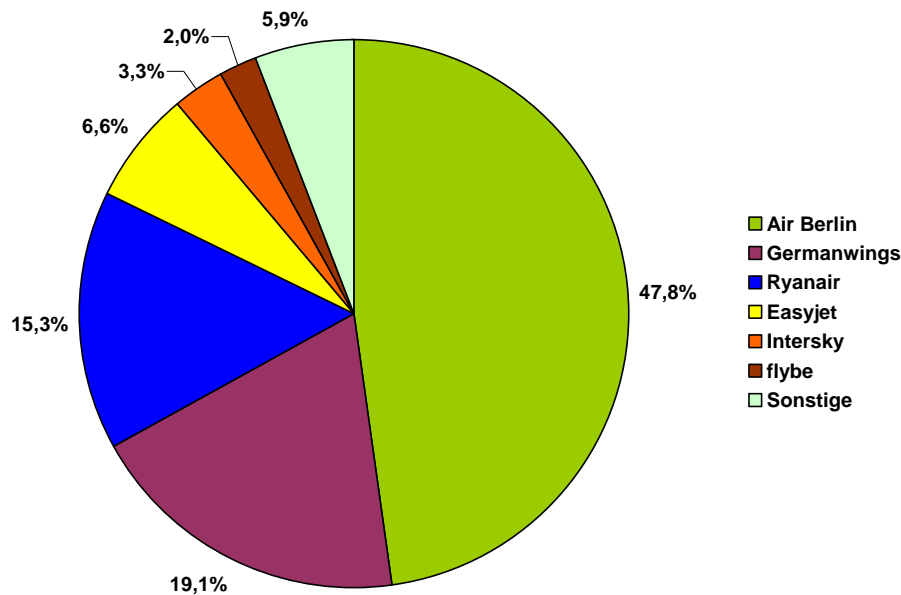


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2010)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		07/2010			07/2009			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.139	308.246	123	2.002	288.646	119	6,8	6,8	3,4
2	Spanien	734	133.507	89	764	136.818	75	-3,9	-2,4	18,7
3	Großbritannien	513	73.426	54	518	74.387	60	-1,0	-1,3	-10,0
4	Italien	491	80.397	112	475	77.973	108	3,4	3,1	3,7
5	Österreich	304	40.518	23	232	33.062	23	31,0	22,6	0,0
6	Schweiz	145	22.610	9	122	19.008	8	18,9	18,9	12,5
7	Frankreich	94	13.182	20	96	13.304	18	-2,1	-0,9	11,1
8	Griechenland	94	14.922	34	76	11.682	29	23,7	27,7	17,2
9	Polen	93	16.011	24	79	13.169	19	17,7	21,6	26,3
10	Schweden	83	14.274	15	86	14.773	15	-3,5	-3,4	0,0
11	Irland	82	14.586	11	97	17.448	15	-15,5	-16,4	-26,7
12	Kroatien	79	11.719	29	84	12.034	30	-6,0	-2,6	-3,3
13	Lettland	74	8.373	9	64	8.750	9	15,6	-4,3	0,0
14	Norwegen	69	11.794	13	60	10.199	12	15,0	15,6	8,3
15	Rußland	61	9.910	10	54	8.626	9	13,0	14,9	11,1
16	Türkei	53	8.036	18	35	5.040	12	51,4	59,4	50,0
17	Portugal	52	9.065	13	45	7.294	12	15,6	24,3	8,3
18	Dänemark	37	5.895	4	33	5.163	3	12,1	14,2	33,3
19	Finnland	34	5.764	5	40	6.460	5	-15,0	-10,8	0,0
20	Ungarn	34	5.170	6	35	5.200	6	-2,9	-0,6	0,0
21	Rumänien	33	5304	10	29	4456	9	13,8	19,0	11,1
22	Serbien	24	3.792	11	15	2.160	6	60,0	75,6	83,3
23	Ukraine	20	3.510	5	14	2.412	3	42,9	45,5	66,7
24	Marokko	16	3.024	6	10	1.890	3	60,0	60,0	100,0
25	Bulgarien	14	2.394	5	11	1.830	4	27,3	30,8	25,0
26	Litauen	14	2.646	4	6	1.134	2	133,3	133,3	100,0
27	Tschechien	11	1.806	2	9	1.386	2	22,2	30,3	0,0
28	Island	10	1.486	5	9	1.320	5,0	11,1	12,6	0
29	Belgien	6	936	1	6	936	1	0,0	0,0	0,0
30	Bosnien	4	600	2	5	720	2	-20,0	-16,7	0,0
31	Niederlande	4	488	1	4	552	1	0,0	-11,6	0,0
32	Israel	2	300	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
33	Albanien	1	150	1	1	144	1	0,0	4,2	0,0
34	Mazedonien	0	0	0	2	288	1	-100,0	-100,0	-100,0
35	Slovakei	0	0	0	6	1.134	2	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	5.424	833.841	675	5.124	789.398	629	5,9	5,6	7,3

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

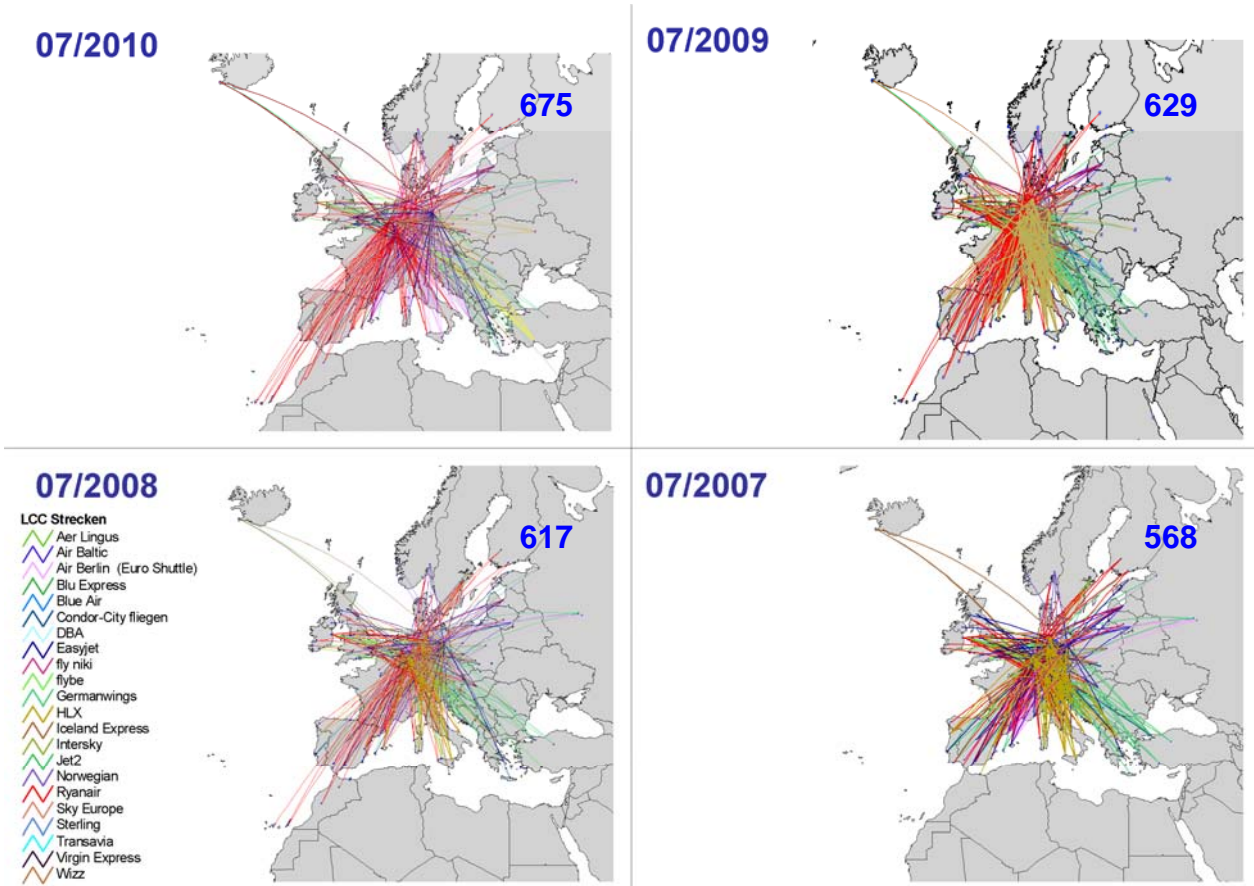


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

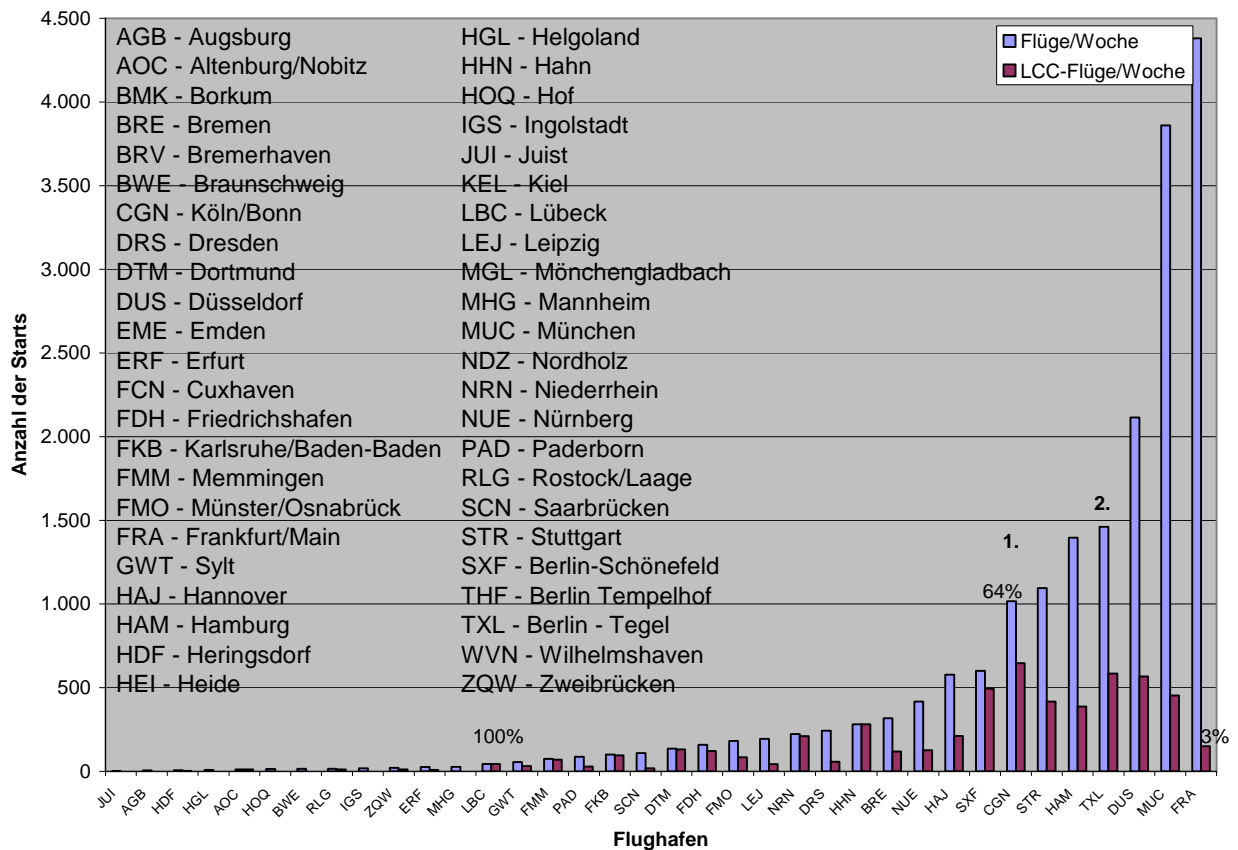


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2010

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere 1. Halbjahr 2010 (in Tsd.)		Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC	
TXL	6.796,9	3.505,6	51,6
DUS	8.415,9	3.331,6	39,6
CGN	4.431,0	3.294,3	74,3
MUC	15.771,1	2.929,7	18,6
SXF	3.295,1	2.916,8	88,5
HAM	5.915,3	2.469,0	41,7
STR	4.019,2	1.987,4	49,4
HHN	1.586,4	1.586,4	100,0
NRN	1.238,9	1.230,6	99,3
NUE	1.926,1	1.138,1	59,1
HAJ	2.184,2	946,6	43,3
FRA	24.327,0	933,0	3,8
DTM	799,1	776,3	97,1
BRE	1.196,6	750,1	62,7
FKB	535,0	532,8	99,6
FMM	414,8	400,7	96,6
DRS	818,4	393,3	48,1
FMO	565,5	378,9	67,0
PAD	422,9	316,2	74,8
LEJ	814,8	305,7	37,5
LBC	257,4	257,4	100,0
FDH	258,5	222,8	86,2
ERF	125,7	102,1	81,3
SCN	181,9	72,7	40,0
ZQW	113,7	64,2	56,4
RLG	74,2	62,8	84,7
Gesamt	86.485,6	30.905,3	35,7

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im ersten Halbjahr 2010 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Carrier Markt in Deutschland		
Flughafen	Passagiere im innerdeutschen Verkehr im 1. Halbjahr 2010 (in Tsd.)	Anteil LCC am innerdeutschen Verkehr
MUC	1.908	43,7
TXL	1.744	54,3
HAM	1.325	49,9
CGN	1.236	72,5
DUS	1.099	53,4
STR	897	65,9
SXF	684	98,5
NUE	473	60,7
FRA	339	11,5
DRS	258	46,1
HAJ	246	43,8
FMM	159	99,7
FKB	141	100,0
HHN	136	100,0
LEJ	126	36,4
FMO	124	52,5
DTM	96	99,9
BRE	94	23,1
FDH	89	79,2
NRN	78	100,0
ZQW	58	89,3
SCN	44	47,9
RLG	36	92,2
PAD	24	31,5
ERF	17	74,1
LBC	9	100,0
Gesamt	11.482	50,1

Tabelle 4: Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und LCC-Anteil im ersten Halbjahr 2010 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/ 2010		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	10.069	1.903.041	2.006
2	Easyjet	7.936	1.263.888	951
3	Flybe	3.532	264.052	375
4	Air Berlin Euro Shuttle	2.960	463.301	299
5	Norwegian	2.187	359.715	421
6	Vueling	1.984	356.940	193
7	Aer Lingus	1.701	283.919	200
8	Germanwings	1.610	238.954	288
9	Wizz	1.360	244.800	364
10	Air Baltic	1.262	120.030	151
11	Meridiana	1.175	166.087	197
12	Jet 2	756	128.621	220
13	Transavia	618	81.692	173
14	bmybaby	594	85.566	96
15	fly Niki	513	80.210	105
16	Windjet	431	71.348	83
17	Blu Express	388	69.730	84
18	Corendon	353	56.374	145
19	Air Italy	265	39.502	30
20	Blue Air	251	42.584	46
21	Intersky	224	11.900	34
22	Sky Express	211	25.320	17
23	Volareweb	184	26.986	20
24	Transavia.France	182	33.852	52
25	flybaboo	166	14.516	34
26	Iceland Express	132	19.432	65
27	Transavia Denmark	89	11.236	29
28	Wizz Ukraine	88	15.720	22
29	jet4you	84	14.532	20
30	AviaNova	62	9.300	14
31	Air Arabia Maroc	45	6.750	12
32	Star1 Airlines	34	5.032	14
33	AirAsiaX	9	2.160	1
34	Wizz Bulgaria	8	1.440	2
35	flydubai	4	720	1
36	Nasair	4	833	3
Summe		41.471	6.520.083	6.767

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2010 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	07/2010		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	9.883	1.369.683	1.173
2	ES	6.074	1.066.297	846
3	IT	5.615	926.937	860
4	DE	5.424	833.841	675
5	FR	2.413	391.483	428
6	IE	1.634	289.241	195
7	NO	1.425	236.596	215
8	NL	887	134.994	152
9	PT	800	137.109	118
10	PL	722	128.497	198
11	CH	676	101.164	101
12	LV	637	68.940	79
13	SE	586	97.159	118
14	DK	487	78.534	92
15	BE	474	84.691	83
16	GR	445	74.026	164
17	RO	436	79.076	92
18	AT	425	61.900	74
19	TR	374	60.197	118
20	RU	365	46.722	48
21	HR	245	39.943	88
22	FI	221	24.969	36
23	LT	180	22.131	35
24	HU	172	29.022	37
25	CZ	169	28.497	36
26	BG	108	18.623	34
27	MT	99	17.884	29
28	EE	95	6.036	10
29	SK	80	15.120	21
30	CY	72	13.378	22
31	UA	71	12.098	16
32	IS	69	10.290	31
33	RS	47	6.807	17
34	MD	11	1.310	3
35	SI	9	1.452	2
36	BA	8	1.180	4
37	BY	7	322	1
38	GI	7	1.092	1
39	AZ	6	1.004	2
40	GE	6	842	1
41	AM	2	240	1
42	LU	2	296	1
43	MK	2	310	1
44	AL	1	150	1
Summe		41.471	6.520.083	6.259

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2010. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

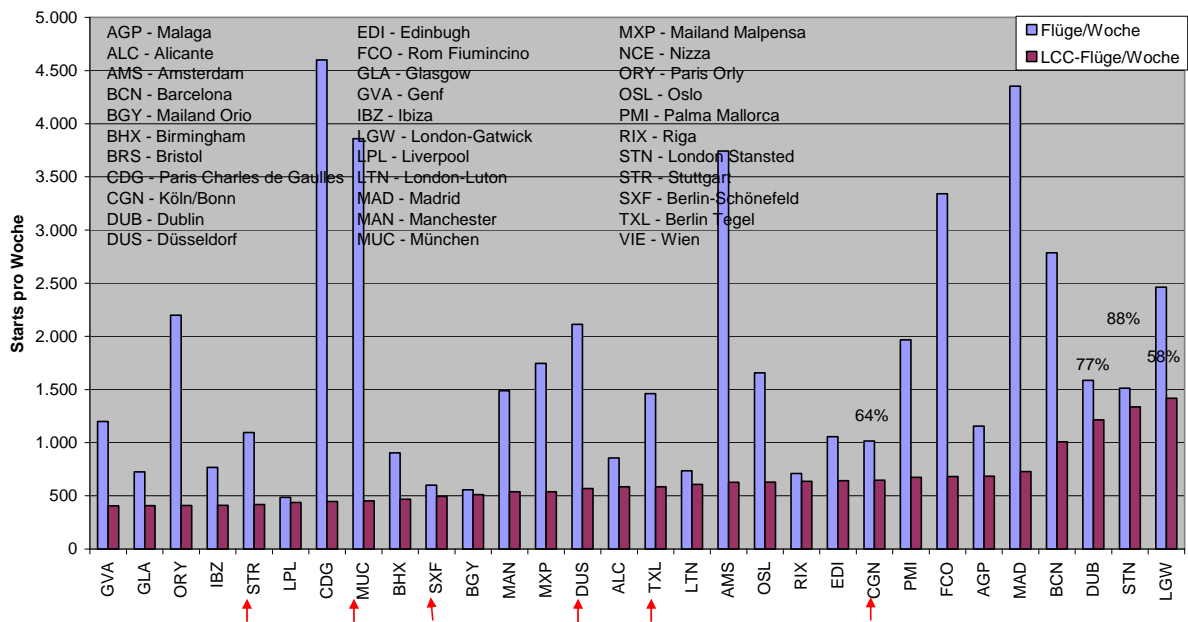


Abbildung 4: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Juli 2010

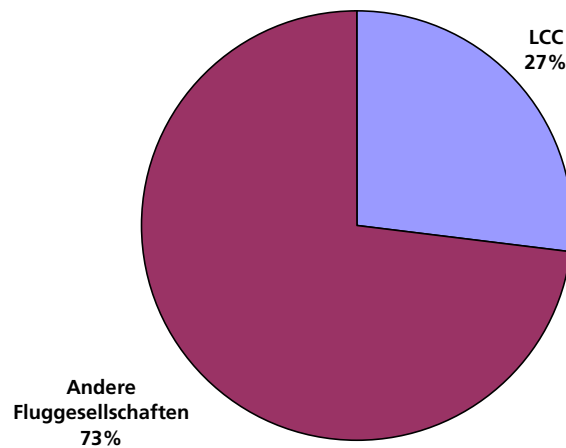


Abbildung 5: Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2010

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