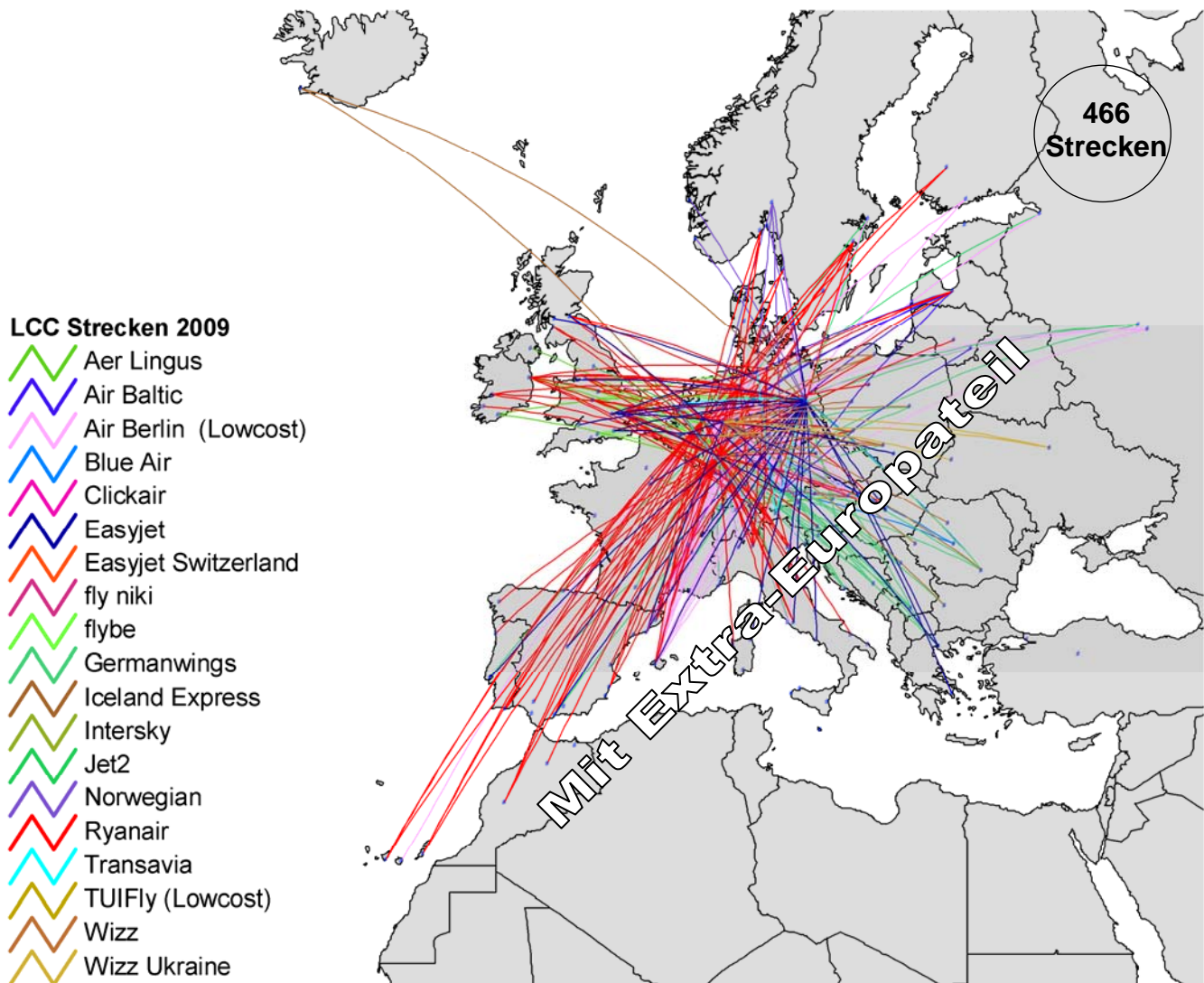


Low Cost Monitor 1/2009

- Eine gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Frühjahr 2009

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2008/2009

Der Low Cost Carrier (LCC) 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 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 Winterflugplan 2009. Die Passagierangaben beziehen sich auf die Jahresergebnisse 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, generelle Verfügbarkeit 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. Aufgrund dieser Abgrenzungsproblematik wird der Low Cost Monitor in der derzeitigen Form zum letzten Mal erscheinen. In einer Folgestudie werden die Hybridmodelle von Fluggesellschaften detaillierter berücksichtigt, um somit den Markt genauer erfassen zu können. Für diese Ausgabe jedoch klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit noch 19 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines als Low Cost Carrier. Diese 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: 26 Flugzeuge (B737: 16, F50: 10)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 107 Flugzeuge (A319/20/21: 56, B737: 51)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)
Clickair (XG) (www.clickair.com), Flotte: 25 Flugzeuge (A320: 25)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 148 Flugzeuge (A319: 115 A320: 8, B737: 25)
Easyjet Switzerland (BH) (www.easyjet.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 12)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 66 Flugzeuge (D8: 45, E: 21)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 24 Flugzeuge (A319: 24)
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)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A319: 2, A320: 6 A321: 1)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 32 Flugzeuge (B737: 32)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 167 Flugzeuge (B737: 167)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 21 Flugzeuge (B737: 21)
TUifly (X3) (www.tuifly.com), Flotte: 46 Flugzeuge (B737: 46)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 16 Flugzeuge (A320: 16)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 1 Flugzeuge (A320:1)

(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. Sterling musste in Folge der Finanzkrise und der hohen Kerosinpreise im Herbst 2008 Insolvenz anmelden. Air Italy und Blue 1 bedienen den deutschen Markt im Frühjahr 2009 nicht mehr und auch Corendon sowie Meridiana fliegen zur Zeit Deutschland nicht mehr an. Nicht berücksichtigt werden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder 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 aber der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der ein großes Segment bzw. alle Flüge online buchbar sein sollten sowie ein niedriger Preis, 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, 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 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 kleinem 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 Low Cost Flüge auch 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 eingetreten in den deutschen Markt ist diesmal lediglich eine im letzten Jahr gegründete 100%ige Tochter der Fluggesellschaft der Wizz, Wizz Ukraine, die u.a. von Köln aus nach Kiew fliegt.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Selbst bei Ryanair oder Easyjet gibt es zwar einen Anstieg gegenüber dem Frühjahr letzten Jahres, jedoch nur noch geringe Zuwächse gegenüber Herbst 2008. Germanwings dagegen reduzierte seine Flotte auf 24 Flugzeuge.

- **Ranking der Carrier** (s. Tab 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2009 ist das Low Cost Segment von Air Berlin mit über 1.700 Abflügen der größte Low Cost Anbieter in Deutschland; im Vergleich zum Winter des Vorjahres, als knapp 1.900 Starts durchgeführt worden sind, bedeutet dies eine Abnahme um 9%. Während in den letzten 6 Jahren hohe jährliche Wachstumsraten in diesem Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich der Umschwung schon im Sommer letzten Jahres an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen. Im Ranking folgen Germanwings (710 Flüge) und Ryanair (639 Flüge). Hier setzt sich die Expansionspolitik von Ryanair fort, die auf hohem Niveau die Anzahl der Flüge um mehr als 20% gegenüber dem Vorjahr steigern konnte, während fast alle großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben. TUIfly, deren Angebot sich stark verringerte, liegt mit 330 Flügen auf dem vierten Platz. Auch bei Easyjet ist eine starke Reduzierung des Angebots festzustellen, was u.a. auf den Teilrückzug der Gesellschaft vom Flughafen Dortmund zurückzuführen ist. Durch die Auslieferung eines vierten Flugzeugs im letzten Jahr konnte Intersky dagegen sein Angebot auf fast 100 Flüge steigern und liegt somit auf Platz 7 der deutschen Low Cost Carrier, knapp hinter der britischen Gesellschaft Flybe, die ihr Flugangebot im Sommer letzten Jahres deutlich reduzierte auf etwas mehr als 100 Flüge. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter diesem Wert.
- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben größten der 19 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 93% des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 42% aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 17%, Ryanair mit 16% und TUIfly mit 8%. Insgesamt bedeutet dies eine starke Zunahme der Marktanteile bei Ryanair von 12% auf 16% gegenüber dem Vorjahr und einen Rückgang bei TUIfly.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 466 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind rund 30 Strecken weniger als im Winter 2008, gleichbedeutend einer Abnahme von 7%. Somit ist auch hier zum ersten Mal seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 7 Jahren das Streckenwachstum rückläufig gegenüber den Vorjahren, als jährlich noch über 100 neue Strecken hinzu gekommen sind. Dennoch hat Ryanair mit zusätzlich 24 Strecken eine starke Netzerweiterung durchgeführt, dies bedeutet ein Wachstum von über 25% gegenüber dem Vorjahr. Hierbei spielen besonders die Flughäfen Niederrhein und Berlin-Schönefeld eine Rolle, da primär von diesem Flughäfen Netzerweiterungen von Ryanair vorgenommen wurden. Erstmals wurden dabei auch innerdeutsche Verbindungen auf den Strecken Hahn-Berlin, Hahn-Lübeck und Weeze-Berlin angeboten. Neu aufgenommen wurde auch der Flughafen Zweibrücken in das Netz

der Ryanairverbindungen. Insgesamt sind bei Air Berlin und Tuifly die Anzahl der angebotenen Ziele rückläufig, nur wenige Städte wie Sevilla oder Ciudad Real sind neu hinzugekommen. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC). Auch Germanwings und Easyjet reduzierten ihr Streckennetz teilweise um mehr als 20%, und liegen damit noch unter den Werten vom Januar 2007, nachdem sie im Vorjahr noch jeweils rund 5 neue Strecken angeboten haben.

- Nachdem in den Jahren zuvor schon Air Berlin, Tuifly und Germanwings angefangen haben, innerdeutsche Strecken einzuführen, hat im letzten Jahr auch Ryanair mit der Bedienung des innerdeutschen Luftverkehrs begonnen. Besondere neue Angebotsschwerpunkte waren im letzten Jahr nicht zu erkennen, allerdings hat Wizz mit der Gründung einer Tochtergesellschaft damit begonnen, Flüge in die Ukraine anzubieten.
- Ryanair hat gegenüber dem letzten Sommer den Flughafen Zweibrücken neu in das Netz eingebunden und bietet von dort Flüge nach London an. In Europa wurden einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern in die Netze aufgenommen. Wie schon mehrfach zu beobachten, werden in den Wintermonaten typische Wintersportregionen wie Schweiz oder Österreich stärker befliegen, dafür in geringerem Umfang Urlaubsregionen am Mittelmeer.
- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin noch sehr gering, nur auf 18 (4%) der insgesamt 466 Strecken konkurrieren zwei Anbieter und nur auf 1 Strecke 3 Fluggesellschaften. 447 Strecken werden nur von einer Gesellschaft befliegen
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden mehr als 4.000 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Januar 2009 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 400 Flüge mehr. Die Zahl der Flüge ist damit ähnlich stark zurück gegangen (-8,5%) wie die Zahl der Strecken (-7,8%). Somit war die Angebotsverringerung sowohl durch Frequenzverdünnung als durch Netzverringern gekennzeichnet.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.075 Flügen wurden im Mittel 158 Sitze pro Flug angeboten, ein um 6% höherer Wert als im Vorjahr. Es zeigt sich, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von rund 150 Sitzplätzen etabliert hat und diese sogar noch leicht zunimmt. 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 50% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt (auf rund 108 Strecken, entspr. 54 Flughafenpaaren) angeboten. Im Vergleich zum Winterflugplan 2008 hat die Zahl der innerdeutsch befliegenen Strecken noch knapp um 4% zugenommen. In den Wintermonaten standen Spanien und Großbritannien, die in den Sommermonaten immer die Plätze tauschen, mit rund 450 bzw. 280 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 Spanien ein starker Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Es folgen dann an Stelle 5 und 6 Österreich und die Schweiz, ebenfalls mit einem geringeren Angebot. Irland, Schweden und Polen mit jeweils zwischen 75 und 100 Flügen befinden sich auf den Plätzen 7 und 9. Eine Reduzierung des Angebots zu Zielen in Frankreich, die sich schon im letzten Jahr abzeichnete, hat sich auch dieses Jahr fortgesetzt. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland mittlerweile Destinationen in 32 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind die Ukraine und Bosnien/Herzegowina. Nicht mehr angefliegen wurden im Winter Estland, Malta und die Türkei.
- **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 knapp 100 Flüge oder rund 2,5%, besonders von Air Berlin und flybe im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit über 478 Starts (entspr. über 64% des dortigen Flugaufkommens) einen ähnlich hohen Wert auf wie im Vorjahr und liegt damit wieder auf Platz 1 bei den deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Nur knapp dahinter mit

475 Starts, jedoch mit einem Anteil von nur 37% liegt der Flughafen Berlin-Tegel. Stark zugenommen hat der Low Cost Verkehr am Flughafen Niederrhein, der sein Angebot von 94 Flügen im letzten Frühjahr um über 50% auf 144 in diesem Jahr steigern konnte. Geringere Zuwächse gab es an den Flughäfen Bremen, Hahn, Lübeck, Zweibrücken und Dresden. Deutlich rückläufig entwickelte sich der Low Cost Verkehr am Flughafen Dortmund. Dort sank die Anzahl der Low Cost Flüge um rund 30%. Dies ist für Flughäfen mit einem hohem Low Cost Anteil besonders bedeutsam. Zur aktuellen Lage in Dortmund trägt auch noch bei, dass andere Fluggesellschaften wie z.B. Lufthansa ihr Angebot dort ebenfalls reduziert oder eingestellt haben. Mit einem Anteil von über 90% am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Lübeck, Altenburg, Dortmund und Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt. Dies gilt auch für die Flughäfen Karlsruhe/Baden Baden, Berlin-Schönefeld und Zweibrücken.

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 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 62 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 10 % aller LCC Strecken, die im Herbst 2008, dem bisherigen Höchststand des LCC-Streckenangebots bedient wurden. Durch das gleich bleibende Sample an Strecken kann ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Analyse gewährleistet werden. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 24. Februar 2009 gewählt.

Die auf diese Art bestimmten Durchschnittspreise für eine Strecke variieren im Frühjahr 2009 zwischen ca. 26 € und 84 € bei den Nettopreisen und zwischen 38 € und 155 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei 12 € und im höchsten Fall bei 89 €. Die meisten Durchschnittspreise liegen zwischen ca. 50 € und 80 € im Falle der Nettopreise und zwischen ca. 60 € und 100 € bei den Endpreisen. Dabei ist bei den meisten Gesellschaften eine Erhöhung der Preise von bis zu 17% gegenüber Herbst 2008 festzustellen. Lediglich einige wenige konnten ihr Preisniveau beibehalten.

→ **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. 70 € und 210 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag, und zwischen ca. 35 € und 90 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Die meisten preisgünstigen Flüge mit einer langen Buchungsfrist kosten somit zwischen ca. 30 € und 70 €, die Preise steigen jedoch in vielen Fällen auf Werte zwischen ca. 80 € und 190 €, 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 Jahr 2008 sind auf den 24 internationalen Verkehrsflughäfen der ADV (Berlin als ein Standort gerechnet) sowie 4 weiteren Regionalflughäfen insgesamt 54.293.949 Ein- und Aussteiger im Segment des Low Cost Verkehrs gezählt worden. Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Zunahme um +6,1% (s. Tab. 3). Im Jahresverlauf hat sich das Wachstum ausgehend von +17% kontinuierlich verringert, bis es ab Oktober sogar rückläufig war. Grund hierfür waren die mittlerweile erreichte hohe Marktdurchdringung, verstärkte Konkurrenz der etablierten Fluggesellschaften mit preisgünstigen Sondertarifen, die vergleichsweise überproportionale Verteuerung der Low Cost Flüge durch Kerosinzuschläge sowie die generell rückläufige Nachfrageentwicklung ab Mitte des Jahres.

- Für die 24 internationalen Verkehrsflughäfen lag der Anteil des LCC Verkehrs am gesamten örtlichen Passagieraufkommen (Ein- und Aussteiger) bei 28,3% (s. Abb. 5). Nur bezogen auf die ehemals 19 internationalen Verkehrsflughäfen entfielen 27,4% aller Passagiere auf das Segment des Low Cost Verkehrs.
- Im innerdeutschen Verkehr wurden insgesamt 19.825.128 Passagiere im LCC Verkehr gezählt (+8,9%) (s. Tab. 4). Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung des Umsteigeverkehrs) lag der Anteil des LCC Verkehrs bei 54%.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden 34.468.821 Passagiere gezählt (+4,6%) (s. Tab. 5). Führende Ziel-/Herkunftsländer sind Spanien (9,3 Mio.), Großbritannien (5,0 Mio.), Italien (4,9 Mio.) und Österreich (2,6 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. Insgesamt wurden 33 Länder angeflogen. Der Anteil des LCC Verkehrs an der originären Nachfrage (ohne Umsteiger) hat sich leicht auf 40% 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-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: 5 Flugzeuge (B737: 2, B757: 2, B767:1)
Air Slovakia (GM) (www.airlovakia.sk), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 3, B757: 3)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
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)
Corendon (CAI) (www.corendon-airlines.com) Flotte: 4 Flugzeuge (B737-300: 2, B737-400: 2)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 4 Flugzeuge (D8: 2, E190: 2)
Flyglobespan (Y2) (www.flyglobespan.com) Flotte 11 Flugzeuge (B737: 8, B757:1, B767:2)
Jet4you (8J) (www.jet4you.com), Flotte: 5 Flugzeuge (B737: 5)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A319: 4, MD82/83: 20)
Myair.com (8I) (www.myair.com), Flotte: 8 Flugzeuge (A320: 2, CRJ900: 4, MD80:2)
Sky Express (XW) (www.skyexpress.ru), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
Sky Europe (NE) (www.skyeurope.com), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 14)
Transavia.com France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 6)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 17 Flugzeuge (A320: 17)
Windjet (IV) (www.volawindjet.it), Flotte: 13 Flugzeuge (A319: 4, A320: 9)
Wizz Bulgaria (8Z) (www.wizzair.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit knapp 7.400 Starts in Europa im Januar 2009, sie hat damit die Januarwerte von 2008 mit fast 1.000 Starts übertroffen und ist so eine der wenigen Gesellschaften, die ihr Angebot trotz der Finanzkrise deutlich ausbauen konnte. Die Flüge wurden auf über 1.200 Strecken angeboten (s. Tab. 6). Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 4.750 Starts auf 552 Strecken. Mit Abstand folgen die Gesellschaften Air Berlin und flybe mit jeweils rund 2.500 Starts pro Woche. Danach gibt es eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 1.500 folgen Norwegian und Aer Lingus.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 7), das Netz dieses Landes umfasst fast 900 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auch dies ist eine Steigerung gegenüber den Werten vom Januar 2008, jedoch ein Rückgang gegenüber den Julizahlen. Dabei sind rund 7.700 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgen Deutschland und Italien mit jeweils rund 4.100 Flügen. Auf den Plätzen 5 bis 7 liegen Frankreich, Irland und Norwegen mit mehr als 1.000 Flügen. Von den fast 4.000 unterschiedlichen Strecken werden über 3.600 von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 544 Strecken fliegen 2 und auf 54 Strecken 3 Low Cost Carrier im Wettbewerb.

Größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen ist London-Stansted mit über 1.200 LCC Starts pro Woche im Januar 2009 (s. Abb. 6). Knapp dahinter folgt der Flughafen Dublin mit 1.165 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 550 Starts, auf Platz 6. Köln liegt mit 478 Starts knapp vor Berlin Tegel mit 475 Starts auf dem 13. Platz. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 2.600 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Düsseldorf (Platz 21), München (Platz 22), Berlin-Schönefeld (Platz 24) und Stuttgart (Platz 30) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 300 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Dabei ist festzustellen, dass die deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten im europäischen Vergleich gegenüber dem Frühjahr 2008 im Ranking abgefallen sind.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen im Sommer 2008 erreichten Anteil von 27% der Flüge beibehalten 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.

Low Cost Carrier Markt in Deutschland

		01/2009			01/2008			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken
1	Air Berlin (LCC-Segment)	1.708	282.291	117	1.875	291.379	132	-8,9	-3,1	-11,4
2	Germanwings	710	102.240	71	729	104.976	82	-2,6	-2,6	-13,4
3	Ryanair	639	120.771	118	518	97.902	94	23,4	23,4	25,5
4	TUIfly (LCC-Segment)	330	48.408	69	504	77.904	102	-34,5	-37,9	-32,4
5	Easyjet	217	33.775	33	329	51.114	42	-34,0	-33,9	-21,4
6	flybe	105	7.111	11	128	6.742	11	-18,0	5,5	0,0
7	Intersky	99	4.937	14	90	4.500	12	10,0	9,7	16,7
8	Wizz	57	10.260	13	49	8.820	11	16,3	16,3	18,2
9	Aer Lingus	53	9.222	7	50	8.776	6	6,0	5,1	16,7
10	Air Baltic	45	5.826	6	48	4.984	9	-6,3	16,9	-33,3
11	fly Niki	29	5.220	4	28	4.970	4	3,6	5,0	0,0
12	Norwegian	27	4.078	7	35	5.180	7	-22,9	-21,3	0,0
13	Transavia	13	1.600	4	7	1.043	1	85,7	53,4	300,0
14	Easyjet Switzerland	10	1.560	1	12	1.872	1	-16,7	-16,7	0,0
15	Wizz Ukraine	10	1.800	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
16	Blue Air	9	1.224	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
17	Jet2	6	888	1	6	888	1	0,0	0,0	0,0
18	Clickair	5	900	1	21	3.780	3	-76,2	-76,2	-66,7
19	Iceland Express	3	408	2	3	450	2	0,0	-9,3	0,0
20	Air Italy	0	0	0	2	296	1	-100,0	-100,0	-100,0
21	Blue 1	0	0	0	7	746	2	-100,0	-100,0	-100,0
22	Sterling	0	0	0	14	2.069	3	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.075	642.519	485	4.455	678.391	526	-8,5	-5,3	-7,8

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

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

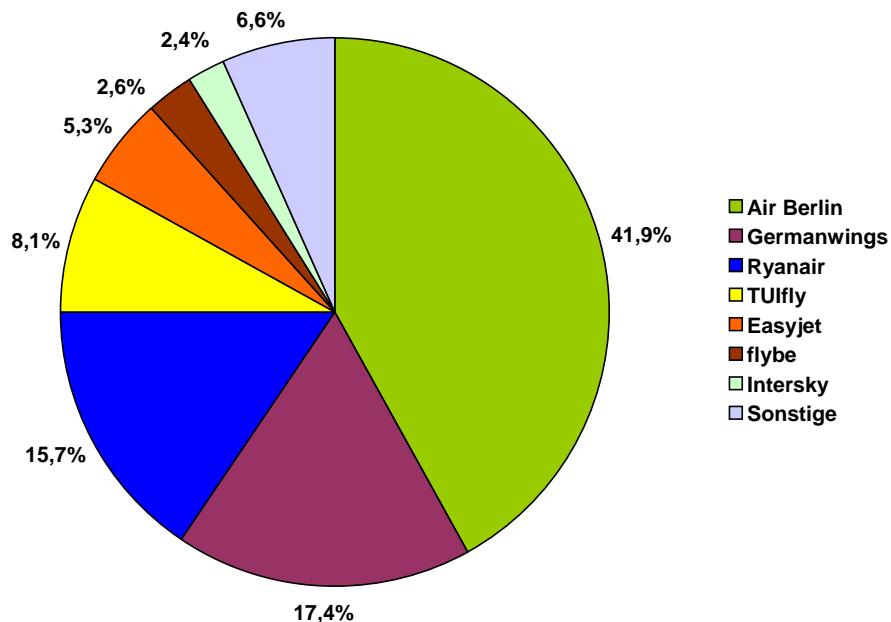


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2009)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		01/2009			01/2008			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.011	312.295	108	2.048	300.355	103	-1,8	4,0	3,9
2	Großbritannien	456	66.940	55	510	69.169	50	-10,6	-3,2	10,0
3	Spanien	281	49953	54	399	70069	63	-29,6	-28,7	-14,3
4	Italien	254	41.856	60	332	54.735	80	-23,5	-23,5	-25,0
5	Österreich	228	34.131	27	258	39.500	29	-11,6	-13,6	-6,9
6	Schweiz	130	20.319	10	138	21.872	11	-5,8	-7,1	-9,1
7	Irland	100	18.150	16	83	15.013	12	20,5	20,9	33,3
8	Schweden	84	14.953	14	81	14.408	15	3,7	3,8	-6,7
9	Polen	75	12.927	17	77	12.952	16	-2,6	-0,2	6,3
10	Frankreich	62	8.849	9	114	17.430	18	-45,6	-49,2	-50,0
11	Lettland	52	7.300	8	46	6.104	8	13,0	19,6	0,0
12	Rußland	46	7.393	8	41	6.240	11	12,2	18,5	-27,3
13	Norwegen	45	7.480	10	42	6.667	8	7,1	12,2	25,0
14	Ungarn	35	5.537	7	37	5.967	7	-5,4	-7,2	0,0
15	Dänemark	28	4.757	3	36	5.741	4	-22,2	-17,1	-25,0
16	Rumänien	27	4.176	9	5	828	2	440,0	404,3	350,0
17	Finnland	24	3.832	4	26	4.169	5	-7,7	-8,1	-20,0
18	Portugal	24	4.020	7	34	5.475	7	-29,4	-26,6	0,0
19	Griechenland	20	3.036	7	22	3.288	7	-9,1	-7,7	0,0
20	Kroatien	18	2.592	6	20	2.872	8	-10,0	-9,7	-25,0
21	Serbien	11	1.584	5	11	1.584	5	0,0	0,0	0,0
22	Marokko	10	1.890	4	9	1.701	3	11,1	11,1	33,3
23	Ukraine	10	1.800	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
24	Tschechien	8	1.242	2	14	2.100	2	-42,9	-40,9	0,0
25	Belgien	6	936	1	7	1.092	1	-14,3	-14,3	0,0
26	Bulgarien	6	972	2	5	792	2	20,0	22,7	0,0
27	Litauen	6	983	2	20	2.051	5	-70,0	-52,1	-60,0
28	Niederlande	6	732	2	8	1.093	2	-25,0	-33,0	0,0
29	Bosnien/Herzegowina	4	576	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
30	Slovakei	4	756	1	7	1.323	2	-42,9	-42,9	-50,0
31	Island	3	408	2	3	450	2	0,0	-9,3	0,0
32	Mazedonien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
33	Estland	0	0	0	4	624	1	-100,0	-100,0	-100,0
34	Malta	0	0	0	5	855	3	-100,0	-100,0	-100,0
35	Türkei	0	0	0	12	1.728	4	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.075	642.519	466	4.455	678.391	497	-8,5	-5,3	-7,0

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

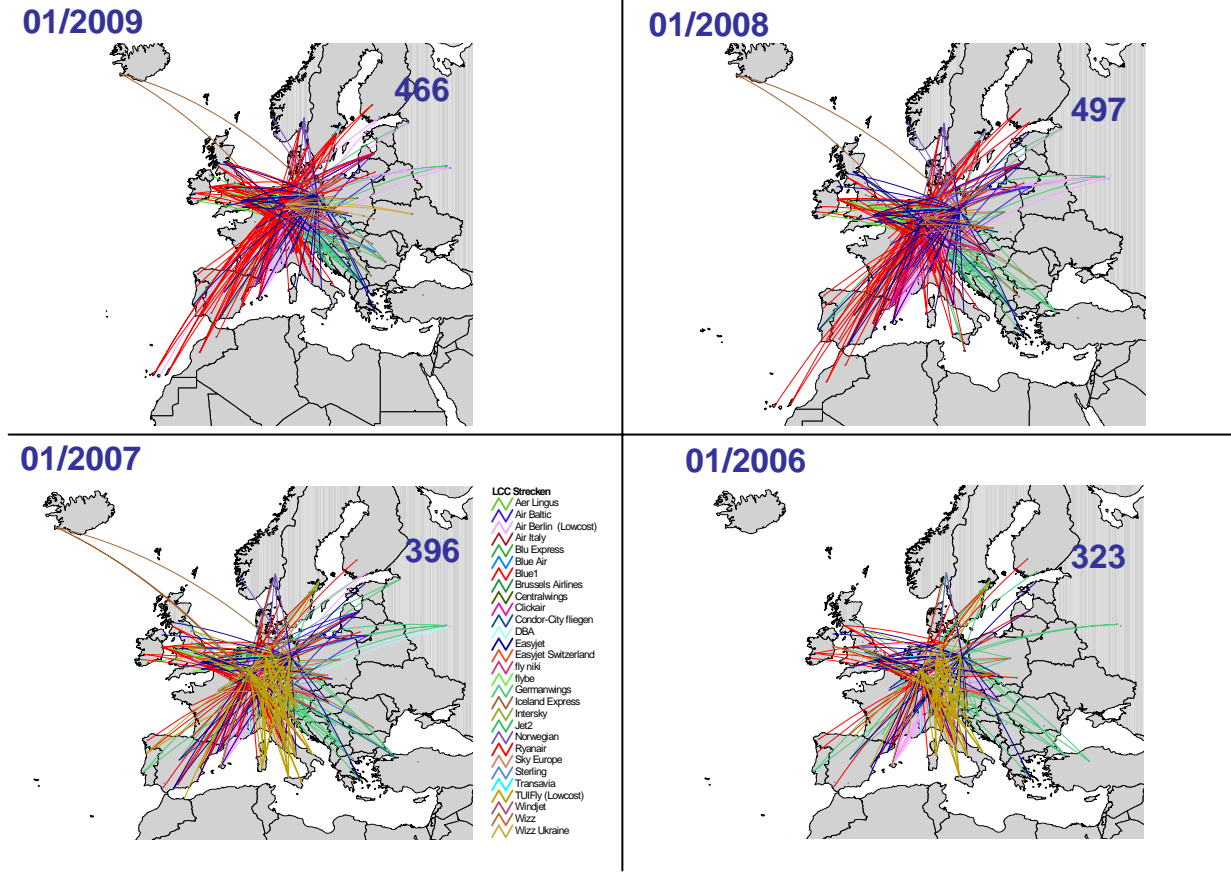


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

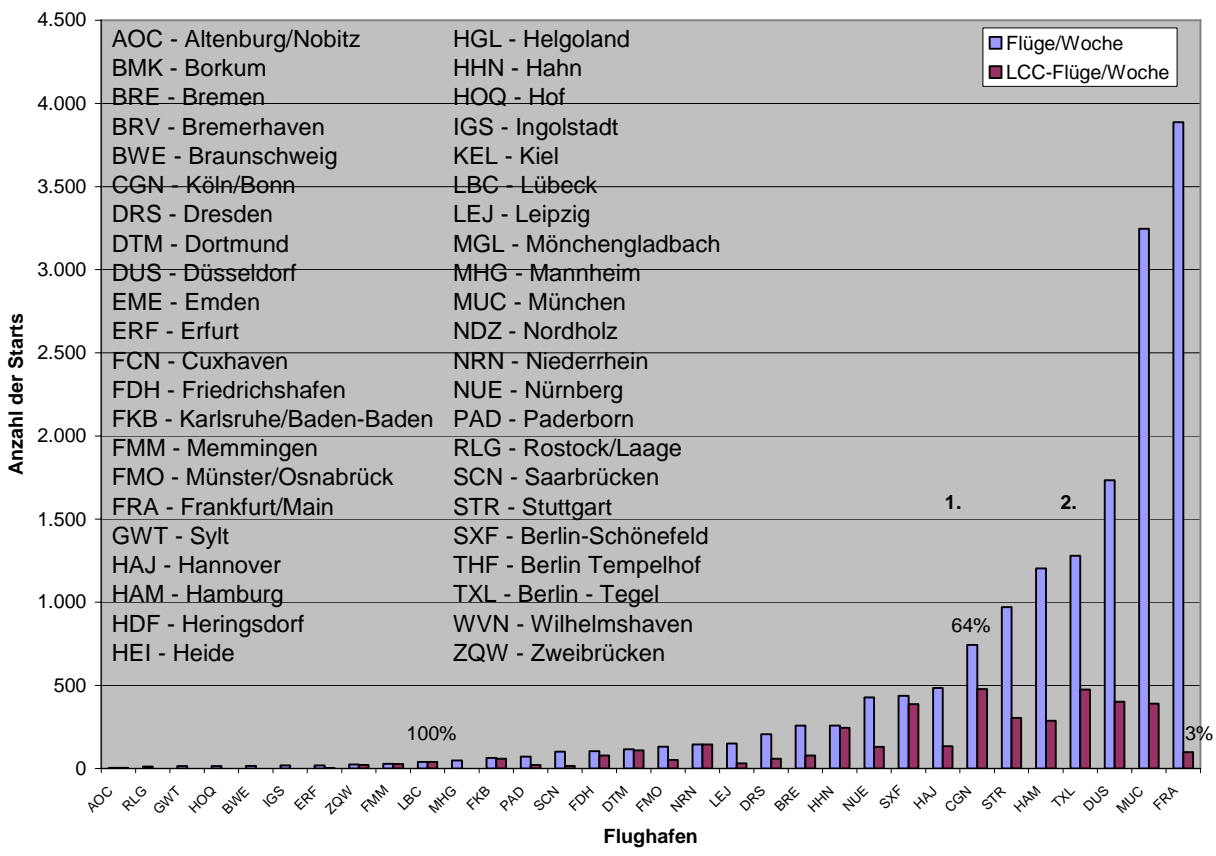


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2009

Low Cost Carrier Markt in Deutschland				
Flughafen	Passagiere 2008		Veränderung % des LCC- Verkehrs	Anteil LCC an gesamt
	Gesamt	LCC		
Berlin gesamt	21.370.434	11.559.197	+ 9,7	54,1%
Köln/Bonn	10.307.864	7.227.305	- 0,6	70,1%
Düsseldorf	18.124.310	5.150.492	+ 11,6	28,4%
München	34.475.921	5.111.201	- 7,2	14,8%
Stuttgart	9.893.992	4.369.708	+ 2,9	44,2%
Hamburg	12.805.661	3.888.985	+ 1,3	30,4%
Hahn	3.909.862	3.884.868	- 1,1	99,4%
Dortmund	2.329.440	1.943.776	+ 21,8	83,4%
Hannover	5.594.702	1.856.659	+ 3,7	33,2%
Frankfurt	53.233.889	1.744.493	+ 4,1	3,3%
Niederrhein	1.522.249	1.496.983	+ 79,6	98,3%
Nürnberg	4.241.004	1.335.323	+ 8,4	31,5%
Bremen	2.481.877	1.004.357	+ 37,5	40,5%
Karlsruhe/Bad.-Bad.	1.134.927	847.997	+ 20,9	74,7%
Dresden	1.823.722	552.226	+ 3,3	30,3%
Lübeck	534.058	526.720	- 11,5	98,6%
Münster/Osnabrück	1.560.084	523.270	+ 5,2	33,5%
Leipzig/Halle	2.006.118	396.512	- 35,9	19,8%
Friedrichshafen	645.250	153.374	- 8,2	23,8%
Saarbrücken	460.364	117.608	+ 135,4	25,5%
Paderborn	1.130.991	102.427	- 36,2	9,1%
Erfurt	301.631	-		
Gesamt IVF	189.888.350	53.793.481	+ 6,0%	28,3%
Memmingen		228.200	+ 33,8	
Zweibrücken		134.539	+ 3,6	
Altenburg-Nobitz		121.193	- 4,3	
Rostock *)		16.536	> 100,0	
Gesamt RVV		500.468	+ 17,2	
IVF + RVV		54.293.949	+ 6,1	

*) ab 05/2008

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2008**

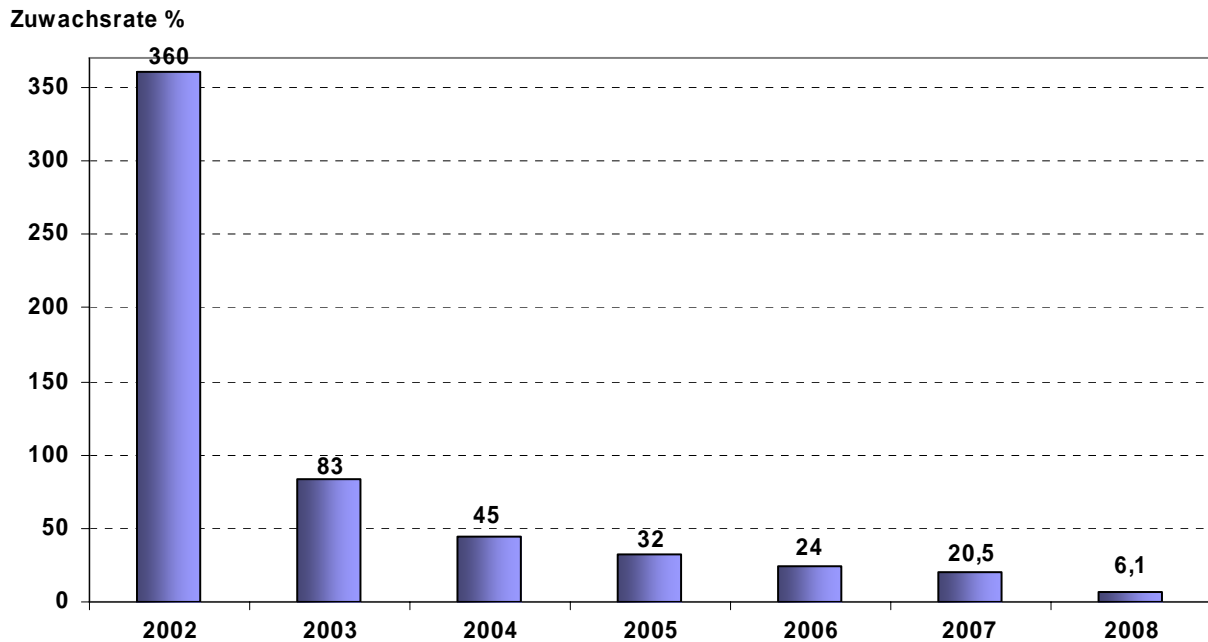


Abbildung 4: Wachstumsraten des LCC Verkehrs in Deutschland

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	LCC Passagiere im innerdeutschen Verkehr 2008	Veränderung %	Anteil LCC am innerdeutschen Originäraufkommen (angenäherte Werte)
Berlin gesamt	4.875.375	+ 13,6	68%
München	3.364.791	- 5,4	48%
Köln / Bonn	2.400.468	+ 0,8	68%
Hamburg	2.095.049	+ 12,8	47%
Düsseldorf	2.039.038	+ 20,0	60%
Stuttgart	1.950.083	+ 14,8	69%
Nürnberg	585.916	+ 16,0	76%
Dresden	451.577	- 1,5	56%
Hannover	358.471	+ 23,1	51%
Karlsruhe/Bad.-Bad.	268.132	+ 32,5	100%
Leipzig/Halle	230.615	- 35,2	50%
Dortmund	218.527	> 100,0	84%
Münster/Osnabrück	215.506	+ 14,0	54%
Frankfurt	196.521	- 27,6	7%
Hahn *)	155.046	> 100,0	98%
Saarbrücken	81.270	+ 91,8	39%
Niederrhein	21.397	> 100,0	96%
Lübeck	11.220	> 100,0	94%
Bremen	1.603	- 98,6	0,3%
Gesamt IVF	19.520.605	+ 8,7	54%
Zweibrücken	134.539	+ 3,6	
Memmingen	153.448	+ 25,4	
Rostock **)	16.536	> 100,0	
Altenburg-Nobitz	-	-	
Gesamt RVV	304.523	+ 59,0	
IVF + RVV	19.825.128	+ 8,9	

*) ab 04/2008

**) ab 05/2008

Tabelle 4: LCC Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und Anteil am Originäraufkommen im Jahr 2008

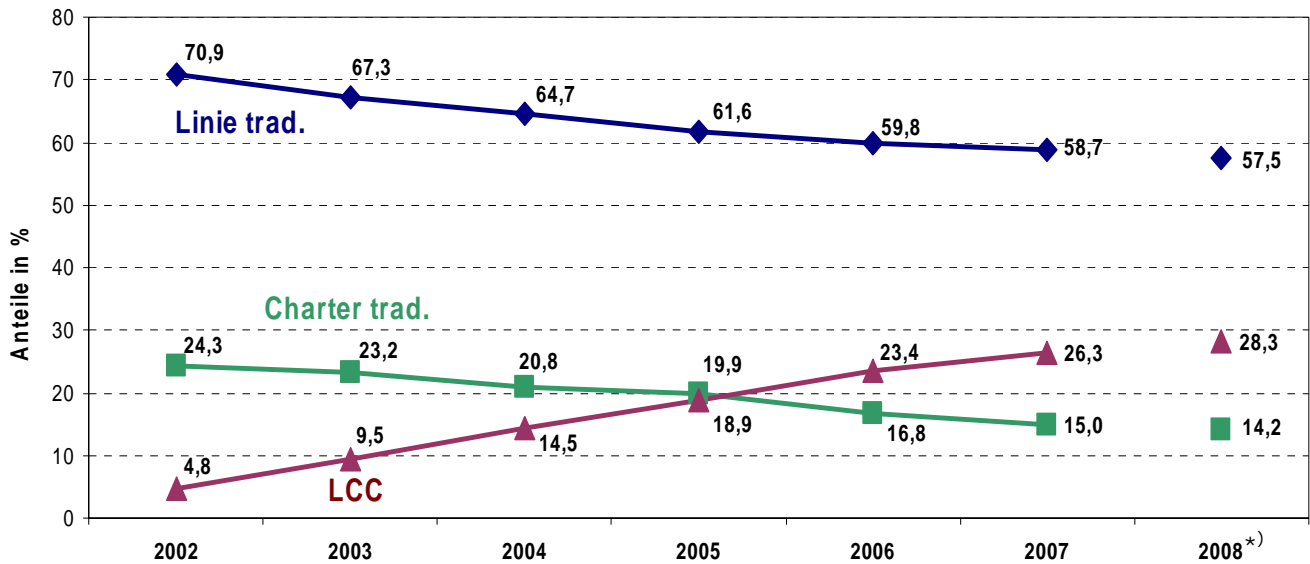


Abbildung 5: Anteil des LCC Verkehrs am Gesamtverkehr (Internationale Verkehrsflughäfen)

^{*)} 2008 mit Niederrhein, Lübeck, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen, Paderborn

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Ziel- / Herkunftsland	LCC Passagiere 2008	Veränderung %	Anteil LCC am Originäraufkommen (angenäherte Werte)
Spanien	9.348.278	+ 10,4	46%
Großbritannien	5.011.109	- 6,2	52%
Italien	4.855.512	- 6,1	60%
Österreich	2.637.048	+ 5,7	59%
Schweiz	1.684.868	+ 4,3	46%
Irland	1.286.162	+ 4,7	91%
Frankreich	1.023.045	- 29,1	22%
Polen	1.011.977	- 1,5	58%
Schweden	924.469	+ 12,9	49%
Griechenland	861.703	+ 25,2	20%
Portugal	610.143	+ 13,9	29%
Norwegen	584.725	+ 4,0	53%
Russ. Föderation	530.053	+ 2,8	24%
Ungarn	525.499	+ 0,7	50%
Türkei	512.458	- 10,6	5%
Kroatien	508.033	+ 21,9	60%
Tschechische Rep.	344.599	+ 114,0	59%
Dänemark	324.357	- 1,9	30%
Finnland	323.922	- 7,6	30%
Lettland	257.055	- 5,7	53%
Rumänien	252.765	+ 190,8	33%
Marokko	221.957	+ 102,0	43%
Serbien Montenegro	178.576	+ 46,6	30%
Bulgarien	131.819	+ 92,1	12%
Slowakische Rep.	93.455	- 4,3	61%
Belgien	86.052	+ 421,0	10%
Malta	68.526	+ 64,0	18%
Estland	65.184	+ 195,7	35%
Niederlande	58.512	- 30,7	6%
Litauen	55.520	- 4,3	24%
Tunesien	54.804	+ 273,9	5%
Island	34.493	- 4,4	20%
Albanien	2.143	- 3,0	4%
Gesamt	34.468.821	+ 4,6	40%

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

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/ 2009		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	7.374	1.393.686	1.282
2	Easyjet	4.750	740.962	552
3	Air Berlin (LCC-Segment)	2.572	426.400	224
4	Flybe	2.558	187.130	240
5	Norwegian	1.481	227.790	217
6	Aer Lingus	1.251	226.834	127
7	Germanwings	966	139.104	120
8	Meridiana	792	101.356	81
9	Air Baltic	788	76.506	90
10	Wizz	784	141.120	196
11	Vueling	707	127.260	63
12	Clickair	704	126.720	80
13	bmybaby	572	82.684	86
14	Easyjet Switzerland	490	76.440	70
15	TUIfly (Low Cost)	486	71.824	124
16	Sky Europe	448	66.752	66
17	Blue1	441	45.384	34
18	Transavia	440	56.116	102
19	Windjet	410	73.800	48
20	Myair.com	334	30.100	70
21	Brussels Airlines	287	39.481	17
22	fly Niki	258	45.300	40
23	Jet 2	194	30.736	56
24	Sky Express	193	23.160	17
25	Blu Express	182	24.752	50
26	flybaboo	167	14.014	31
27	Air Italy	152	20.672	10
28	Blue Air	150	25.136	10
29	Volareweb	125	22.500	15
30	Intersky	121	5.985	18
31	Transavia.France	80	14.880	16
32	flyglobespan	73	11.591	45
33	jet4you	56	9.688	12
34	Wizz Ukraine	56	10.080	14
35	Corendon	43	7.224	15
36	Iceland Express	42	5.712	10
37	Air Slovakia	12	2.292	6
38	Wizz Bulgaria	8	1.440	2
	Summe	30.547	4.732.611	4.256

Tabelle 6: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2009 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	01/2009		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	7.747	1.092.678	873
2	DE	4.075	642.519	465
3	IT	4.075	640.378	503
4	ES	3.680	644.133	514
5	FR	1.658	264.439	241
6	IE	1.578	291.936	166
7	NO	1.101	170.310	124
8	CH	762	112.277	95
9	PL	605	107.771	155
10	SE	601	91.627	83
11	NL	595	89.418	82
12	AT	532	82.106	84
13	BE	455	72.685	61
14	LV	419	47.420	52
15	FI	386	42.711	36
16	PT	365	60.994	66
17	RU	290	35.696	37
18	DK	289	42.936	36
19	RO	274	41.867	60
20	CZ	189	29.805	32
21	SK	153	24.969	20
22	HU	145	24.582	30
23	LT	108	11.739	14
24	GR	76	11.095	20
25	BG	74	12.140	18
26	EE	58	4.724	5
27	TR	56	8.718	16
28	UA	53	9.106	12
29	MT	32	5.889	10
30	HR	23	3.280	8
31	IS	21	2.856	5
32	CY	18	2.953	7
33	RS	15	2.182	7
34	MD	11	1.234	3
35	GI	8	1.338	1
36	BY	7	322	1
37	BA	4	576	2
38	GE	3	354	1
39	SI	3	468	1
40	AZ	2	236	1
41	MK	1	144	1
	Summe	30.547	4.732.611	3.948

Tabelle 7: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2009. (Angaben jeweils für eine Januarwoche, es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

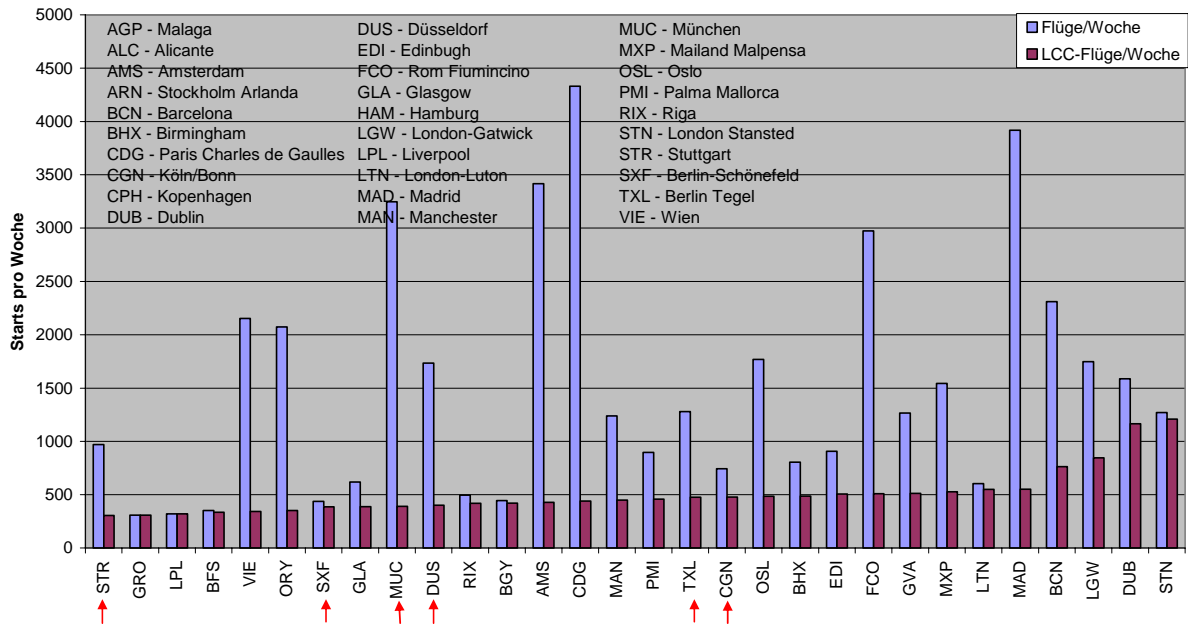


Abbildung 6: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Januar 2009

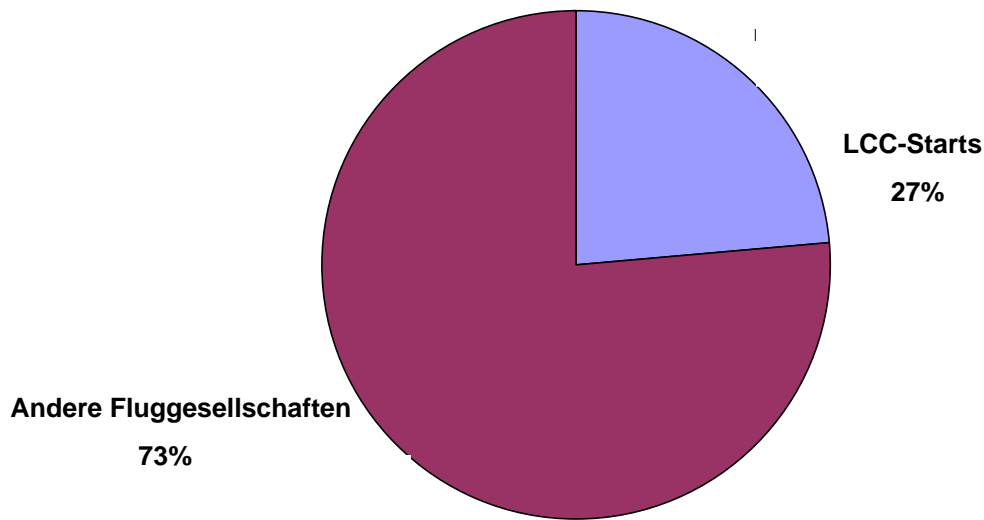


Abbildung 7: Anteile der LCC am europäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2009

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) 030-310-118-90
E-Mail: kuhne@adv.aero