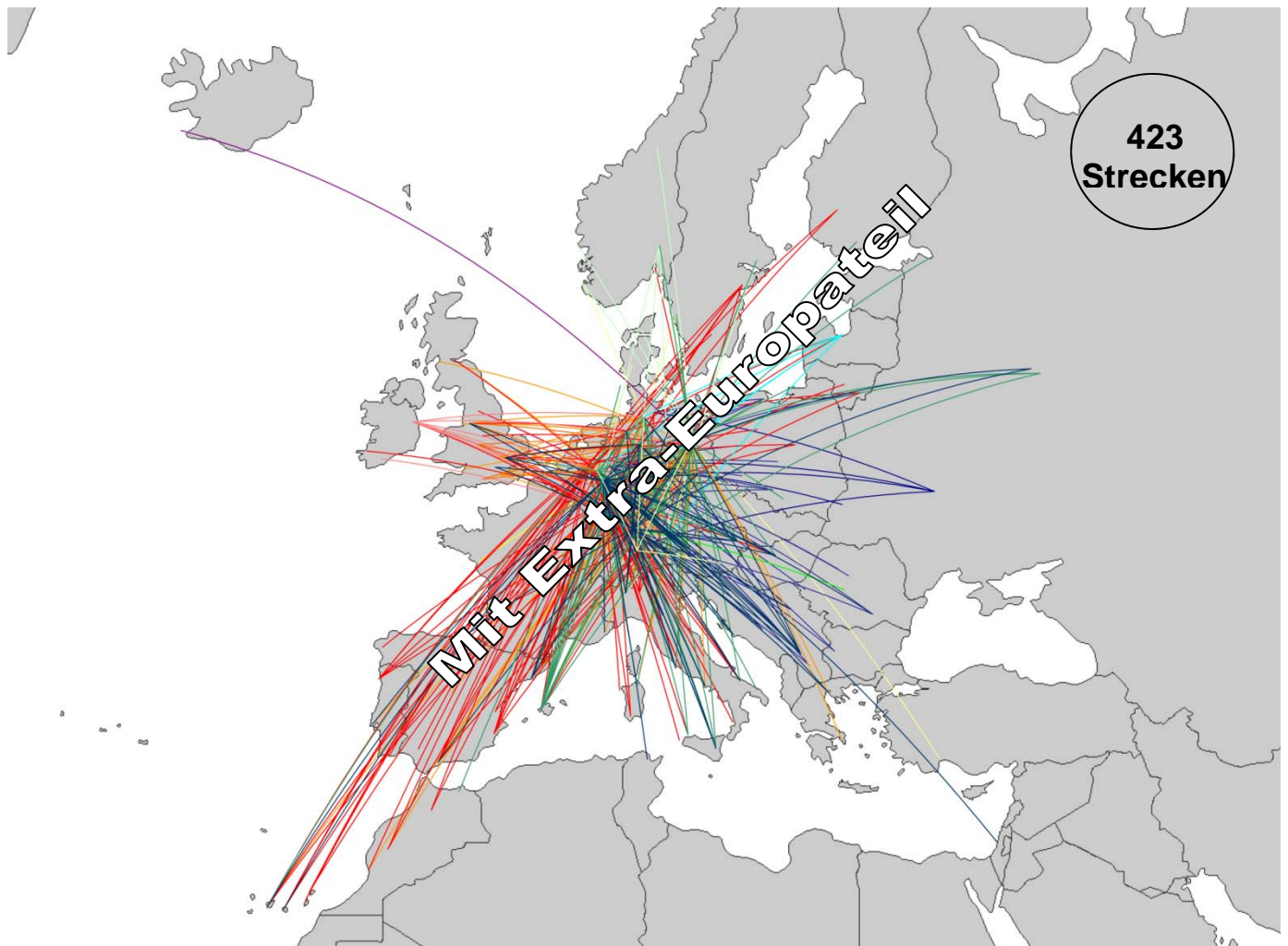


Low Cost Monitor 1/2013

- Eine Untersuchung des DLR -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Frühjahr 2013

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2012/2013

Der Low Cost Carrier (LCC) Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom 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 2013. Die Passagierangaben beziehen sich auf das ganze Jahr 2012.

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. niedrige Preise und ihre 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 Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 21 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 37 Flugzeuge (A320: 32, A321: 3, A319: 2)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 26 Flugzeuge (B737: 14, F50: 4, D8: 8)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 91 Flugzeuge (A319/20/21: 36, B737: 55)
Air One (AP) (www.flyairone.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 10)
Blue Air (JOR) (www.blueair-web.com), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)
Corendon (7H) (www.corendon.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 187 Flugzeuge (A319: 138, A320: 49)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 66 Flugzeuge (D8: 43, E: 23)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 34 Flugzeuge (A319: 34)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 4 Flugzeuge (D8: 3; ATR: 1)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 43 Flugzeuge (B737-300: 32, B757-200: 11)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 24 Flugzeuge (A319/A320/A321: 19, E: 5)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 72 Flugzeuge (B737: 72)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 305 Flugzeuge (B737: 305)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 26 Flugzeuge (B737: 26)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 57 Flugzeuge (A320: 57)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 37 Flugzeuge (A320: 37)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320:3)
WOW (X9) (www.wowair.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320: 3)

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

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Im weitesten Sinne müssten auch Flüge der Lufthansa aus dem „Better-Fly“-Segment berücksichtigt werden, doch auch hier handelt es sich nur um ein sehr begrenztes Sitzplatzkontingent, dessen eindeutige Erfassung nicht möglich ist. 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) und dem Beitritt zur Luftverkehrsgesellschaftsallianz Oneworld 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 solche zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika oder sonstige Interkontverbindungen. Neu hinzu gekommen sind vor einiger Zeit bei Air Berlin einige Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind, von denen jedoch auch Air Berlin schon wieder verschiedene eingestellt hat.

Insgesamt ist die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Winter nahezu konstant geblieben. Während Iceland Express den Betrieb eingestellt hat sind deren Strecken von der 2012 neu gegründeten WOW air übernommen worden. Auch bmibaby stellte 2012 den Betrieb ein. Neu hinzugekommen gegenüber dem letzten Winter ist Transavia (France).

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ gleich geblieben. Nur bei Ryanair gab es einen nennenswerten Anstieg von 12 Flugzeugen gegenüber dem letzten Frühjahr. Damit besitzt Ryanair 305 Flugzeuge des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen und verfügt so insgesamt mittlerweile über ähnlich viele Flugzeuge wie Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa und Lufthansa Cityline: 348). Air Berlin reduzierte dagegen die Anzahl der in Betrieb befindlichen Flugzeuge von 128 auf 91 Flugzeuge in den Klassen B737 und A319/320/321. Easyjet als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa verfügt seit einiger Zeit relativ konstant über 187 Flugzeuge des Typs A319/A320, Germanwings über 34 Flugzeuge desselben Typs.

→ **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2013 ist Air Berlin mit seinem Low Cost Segment mit über 1.600 Abflügen mit Abstand der größte Low Cost Anbieter in Deutschland. Das Flugaufkommen liegt damit knapp über dem Wert des Vorjahres. Allerdings hat sich dabei die Anzahl der Strecken um rund 14 % reduziert. Dies ist u.a. auf ein umfangreiches Programm bei Air Berlin zur Kapazitätsreduzierung zurückzuführen, zu dem auch der Rückzug von diversen Regionalflughäfen zählte.

Während in den vergangenen Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurück gingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Sommer 2009 fortsetzte. Nach einer weiteren Konsolidierungsphase waren seit Anfang des Jahres 2010 bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen, ein Trend, der sich im Sommer 2010 fortsetzte. Seit Anfang 2011 gibt es dagegen einen erneuten Rückgang der Zahl der angebotenen Starts. Im Juli 2011 lagen diese Werte rund 11 % unter denen des Jahres 2010, was teilweise auch auf die Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland zum 1.1.2011 zurückzuführen ist. Dieser Trend scheint nach einem starken Rückgang im Jahr 2012 zunächst gebremst, denn mit rund 3500 Flüge in einer Januarwoche 2013 wurden ähnlich viele Flüge angeboten wie 2012.

Im Ranking folgen Germanwings (746 Flüge) und Ryanair (343 Flüge). Dabei hat Germanwings als eine der wenigen Fluggesellschaften das Flugangebot gegenüber dem Vorjahr gesteigert. Hier sind erste Auswirkungen im Vorfeld zur „Neuen Germanwings“ erkennbar, die ab Sommer 2013 die dezentralen Europadienste der Lufthansa übernehmen soll. So gibt es eine deutliche Reduzierung der Flüge ab München. Weiterhin hat eine Verlagerung der Flüge in Berlin von Schönefeld nach Tegel stattgefunden, das Angebot in Stuttgart wurde von 140 auf 221 Flüge pro Woche stark erhöht und Bremen wurde neu in den Flugplan aufgenommen. Bei Ryanair setzt sich dagegen der seit Anfang 2011 zu beobachtende Trend zur Reduzierung der Flugangebote in Deutschland weiter fort. Nachdem die Gesellschaft die Anzahl der Flüge auf hohem Niveau durch die ganze Wirtschaftskrise 2008/2009 hindurch steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben, wurden alle innerdeutschen Flugverbindungen von Ryanair im März 2011 eingestellt. Auch auf den anderen Strecken reduzierte Ryanair das Angebot in Deutschland 2011 und 2012 jeweils um 30 %. Eine wesentliche Ursache ist nach Angabe von Ryanair in der Einführung der deutschen Luftverkehrssteuer begründet. In diesem Frühjahr ist ein weiterer Rückgang des Flugangebots von Ryanair um rund 10 % festzustellen. Hier blieb allerdings im Gegensatz zu Air Berlin die Anzahl der Strecken konstant.

Auch Easyjet reduzierte im Frühjahr 2013 das Angebot erneut und bietet damit vier Strecken weniger an als im Jahr zuvor. Einer Ausweitung der Anzahl der Flüge in Berlin stehen an fast allen anderen Standorten in Deutschland Rückgänge des Angebots, besonders in Dortmund, gegenüber. Auf den Plätzen 5, 6 und 7 folgen die österreichische Gesellschaft Intersky, die ungarische Airline Wizz und Aer Lingus an deren Übernahme Ryanair interessiert ist. Diese ist bisher aber von der EU verboten worden, da der geplante Verbund den Wettbewerb bedrohe. Flybe ist auf Platz 8

zurückgefallen, da das Angebot um rund 25% reduziert wurde. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter 50 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sechs größten der 21 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 92 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 47 % aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 21 % sowie Ryanair mit 10 % und Easyjet mit 9 %.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 423 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2013 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind über 30 Strecken weniger als im Frühjahr 2012, gleichbedeutend einem Rückgang von fast 7 %. Nach einem Wachstum in der vergangenen Sommerperiode setzt sich der seit 2011 festzustellende Trend zu Streckenreduzierungen im Winterhalbjahr fort. Auch die Zahl der Flüge ist im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,4 % gesunken. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor mehr als 10 Jahren in den ersten 6 Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an, als lediglich rund 50 Strecken vom LCC Verkehr neu erschlossen worden sind. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum. Im Sommer 2010 gab es mit 675 unterschiedlichen Strecken den bisherigen Rekord. Der Höhepunkt im Winterhalbjahr war 2011 mit 507 unterschiedlichen Strecken erreicht. Zwar scheint die Finanz- und Wirtschaftskrise in Deutschland beendet zu sein, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben, mit der Einführung der Luftverkehrssteuer kommt es jedoch zu einer neuen bremsenden Wirkung. Nachdem einige kleinere Gesellschaften in der Krisenzeit aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser Zeit zwischen Frühjahr 2008 (94 Strecken) und Frühjahr 2011 (139 Strecken) mit insgesamt zusätzlich 45 Strecken das Netz ausbauen können. Nach Reduzierung der Streckenanzahl 2012 auf 107, stagniert sie 2013 auf diesem Niveau trotz der Neuaufnahme des Flughafens Köln in das Streckennetz von Ryanair in diesem Zeitraum. Ab März 2013 sind zudem Flüge ab Dortmund und Nürnberg geplant, künftig auch ab Münster/Osnabrück.

Nachdem Easyjet im Frühjahr 2012 das Streckenangebot noch geringfügig ausgebaut hat, gibt es 2013 erneute Rückgänge. Auch Germanwings reduzierte das Streckennetz deutlich, besonders in Hannover und Berlin bei einem leichten Anstieg in Stuttgart. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC).

Air Berlin setze die 2011 begonnene Reduzierung des Streckennetzes fort. So werden auch dieses Jahr rund 14 % weniger Strecken angeboten als im letzten Jahr.

Nachdem in den vergangenen Jahren durch Air Berlin, Germanwings, Ryanair und Intersky immer mehr innerdeutsche Strecken eingeführt worden sind, hat sich die 2011 begonnene Reduzierung der innerdeutschen Strecken mit 17 % gegenüber dem Vorjahr weiter fortgesetzt. Neue Angebote gab es im letzten Jahr in einige osteuropäische Länder. So erhöhten sich z.B. die Verkehre nach Polen oder Ungarn.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weitehin sehr gering, nur auf 18 (4,1 %) der insgesamt 441 Strecken konkurrieren zwei Anbieter. Es gibt nur wenige Strecken mit 2 oder mehr Anbietern. 405 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl werden nur von einer Low Cost Gesellschaft befliegen.
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden rund 3.500 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Januar 2013 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es noch 15 Flüge mehr. Die Zahl der Flüge ist somit um 0,4 % zurückgegangen, im Gegensatz dazu hat sich auch die Anzahl der Sitze um 0,9 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um 5 % zurückgegangen. Dies bedeutet, dass sich das Netz verringert hat bei einer geringfügigen Erhöhung der angebotenen Sitze und einer Stagnation der Frequenzen.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 3.507 Flügen wurden im Mittel 153 Sitze pro Flug angeboten, ein etwas höherer Wert als im Vorjahr (151 Sitzplätze). Es zeigt sich, dass sich bei den Low Cost Carriern

mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von rund 150 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Intersky oder flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.

- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich immer noch ein hoher Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: 46 % aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit rund 78 Strecken (entspricht 39 Flughafenpaaren) nur ca. 18 % aller Strecken ausmacht. Im Mittel werden im innerdeutschen Verkehr 21 Low Cost Flüge pro Woche auf einer Strecke angeboten, ein wesentlich höherer Wert als im Sommerhalbjahr, als nur 16 Flüge pro Woche auf einer Strecke angeboten wurden.

In den Wintermonaten stehen Großbritannien und Spanien mit rund 350 bzw. 250 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 Irland, Polen und Schweden vor Dänemark und Lettland. Dabei ist besonders innerhalb Deutschlands und nach Großbritannien und Österreich ein Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Der Rückgang hat aber u.a. auch administrative Gründe, z.B. eine strengere Gebührenpolitik, denn sowohl Deutschland, Großbritannien als auch Österreich erheben eine Luftverkehrssteuer, woraufhin verschiedene Gesellschaften ihr Angebot in diesen Märkten reduziert haben. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 36 Ländern. Ein Ausbau ist in einige Mittelmeerländer und nach Osteuropa erkennbar. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind Tunesien und Mazedonien.

- **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 im Frühjahr 2013 nur eine untergeordnete Rolle. So wurden nur 72 Flüge (rund 2 %), besonders von Air Berlin oder Niki im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit 376 Starts (entspr. 67 % des dortigen Flugaufkommens) einen um rund 3 % niedrigeren Wert auf als im Vorjahr; er liegt damit nur noch auf Platz 3 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Die meisten Low Cost Flüge werden mit 628 in Berlin Tegel angeboten, die um 35% zugenommen haben und besonders aus der Verlagerung der Flüge von Germanwings von Schönefeld nach Tegel resultieren. Während der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 79 % liegt, beträgt er in Tegel 46 %. Obwohl der Low Cost Verkehr auf einigen deutschen Flughäfen, wie z.B. Berlin-Schönefeld (u.a. Verlagerung Germanwings nach Tegel), München (u.a. Reduzierung Germanwings), Dortmund (u.a. Reduzierung Easyjet), Hannover (u.a. Reduzierung Germanwings) oder Hamburg (u.a. Reduzierung Easyjet) abgenommen hat, konnte er sein Angebot in Berlin-Tegel um rund 150 Flüge (Verlagerung Germanwings) pro Woche steigern. Auch Flughäfen, die im letzten Jahr Rückgänge hinnehmen mussten, wie z.B. Bremen, Stuttgart oder Lübeck weisen in diesem Jahr wieder ein Wachstum auf. Dies trifft jedoch nicht auf stark auf Ryanair ausgerichtete Flughäfen wie Hahn oder Niederrhein zu, wo zwar die Anzahl der Strecken nahezu konstant geblieben ist, die Anzahl der Flüge im Winterhalbjahr jedoch abgenommen hat. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Dortmund, Lübeck, und Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt. Dies gilt in etwas abgeschwächter Form auch für die Flughäfen Karlsruhe-Baden/Baden und Memmingen.

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 mehr als 60 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 Frühjahr 2013 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den

Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 22. April 2013 gewählt.

- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2013 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen ca. 40 € und 90 € bei den Nettopreisen und zwischen 60 € und 120 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei rund 7 € und im höchsten Fall bei 65 €, wobei einige Gesellschaften mittlerweile keine reinen Nettotarife mehr ausweisen. Es ist festzustellen, dass im Frühjahr dieses Jahres, wie auch in den vergangenen Jahren, die Durchschnittspreise gegenüber dem Herbst zum Teil gestiegen sind. Aber auch gegenüber dem letzten Frühjahr ist bei den meisten Gesellschaften ein Anstieg der Flugpreise festzustellen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass teure Gesellschaften teilweise einen besseren Service (z.B. kostenlose Getränke oder Zeitschrift) aufweisen.
- **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 Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Allerdings scheint diese Spannbreite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren zwischen ca. 80 € und 180 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 60 € und 100 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings sagen diese Werte noch nichts über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen aus, denn es gibt keine gesicherten Informationen darüber, wie viele der Sitze zu den jeweiligen Tarifen auch verkauft worden sind.
- Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

Im Jahr 2012 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 201,7 Mio. Passagiere gezählt worden. 64,2 Mio. Ein- und Aussteiger können davon dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von 31,9 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der LCC-Anteil mit weniger als drei Prozent am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“ Hahn, Lübeck, Memmingen und Niederrhein fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Köln/Bonn, Dortmund, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen werden überwiegend durch Low Cost Angebote geprägt.

Nach dem Verkehrsrückgang in dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichneten Jahr 2008/09 hat sich der Luftverkehr seit dem Jahr 2010 wieder erholt, allerdings ist das Passagieraufkommen Deutschlands im Jahr 2012 nur noch gering, um 1 % gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Da für die Ermittlung der Nachfrage im Low Cost Verkehr auf MIDT-Daten von Sabre zurückgegriffen worden ist, die nicht unbedingt kompatibel mit den Daten sind, die die Luftverkehrsgesellschaften in früheren Jahren zur Verfügung gestellt haben, ist eine Angabe zum Wachstum der Passagiernachfrage in diesem Segment nur bedingt möglich. Nimmt man die verfügbaren Datenquellen im Angebots- wie im Nachfragebereich zusammen, so lässt sich folgern, dass die Anzahl der im Low Cost Verkehr im Jahr 2012 beförderten Passagiere im Vergleich zum Jahr 2011 nahezu konstant ist. Dem steht ein gleichzeitiger Anstieg des gesamten deutschen Luftverkehrs von 1% gegenüber. Somit ist der Anteil der auf Low Cost Flügen beförderten Personen um 0,2 Prozentpunkte zurückgegangen.

- Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung der Umsteigeverkehre) weisen die LCC Anbieter bis auf die Flughäfen Frankfurt und Bremen auf den meisten anderen Flughäfen hohe bis sehr hohe Marktanteile im innerdeutschen Verkehr auf (s. Tab. 4). Insgesamt werden etwa 43 % der Passagiere im innerdeutschen Verkehr auf Flügen von Low Cost Carriern befördert. Dies ist ein ähnlicher Wert wie im letzten Jahr. Auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld wird fast die gesamte Nachfrage durch Low Cost Angebote bedient. Dagegen ist das innerdeutsche Low Cost Angebot an Flughäfen wie Niederrhein seit 2011 vollständig eingestellt worden. Am Flughafen Berlin-Tegel beträgt der LCC Anteil zwar nur rund 47 %, dennoch hat dieser Flughafen mit über 3,4 Mio. Passagieren eines der höchsten Aufkommen im LCC Bereich.

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 als 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 eine vollständige Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Air Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 7, B767: 3)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 3 Flugzeuge (D8: 2, E190: 1)
Iceland Express (5W) (www.icelandexpress.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 17 Flugzeuge (A320: 7, MD82/83: 10)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 1 Flugzeug (A320: 1)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 28 Flugzeuge (B737:28)

Insgesamt hat sich die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften gegenüber dem Vorjahr leicht verringert. Die Fluggesellschaft bmybaby hat im September 2012 den Betrieb eingestellt und die isländische Gesellschaft Iceland Express ist von WOW übernommen worden. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke sondern ist von Darwin Airline übernommen worden. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten ganz aus Europa zurück gezogen

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit rund 7.000 Starts im Januar 2013 (s. Tab. 5), dies bedeutet einen Rückgang um fast 4 % gegenüber dem Vorjahr. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 6.100 Starts, die europaweit das Angebot um rund 50 Flüge steigern konnte. Während bei Ryanair lediglich 4 Strecken neu hinzu gekommen sind, erhöht Easyjet das Netz um 28 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft flybe, die ihr Angebot um 7 % auf rund 2.800 Flüge reduzierte. Durch eine Angebotsreduzierung liegt das Low Cost Segment von Air Berlin mit rund 2.360 Starts pro Woche mittlerweile auch hinter Norwegian, die das Flugangebot um über 200 Flüge pro Woche steigern konnte, und belegt nur noch Platz 5 der Low Cost Carrier in Europa. Auch Aer Lingus und Vueling bauten das Flugangebot aus und liegen mit rund 1.500 Flügen auf den Rängen 6 und 7. Mit einer Anzahl zwischen 1.000 und 1.300 Flügen pro Woche folgen Wizz und Germanwings auf einem ähnlichen Niveau wie 2012. Dabei setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Clickair in größere Low Cost Carrier wie Vueling integriert worden sind, sind andere, wie Air Italy, von ehemaligen Nationalcarriern wie Alitalia übernommen worden, wiederum andere wie Windjet mussten im August 2012 Konkurs anmelden. Während kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, können mittlerweile auch größere wie z.B. Ryanair ihr Angebot nicht weiter ausbauen, sondern haben teilweise auch Rückgänge von 3-4 % zu verzeichnen. Aufgrund eines auch allgemeinen leichten Rückgangs des Low Cost Verkehrs in Europa konnte Ryanair ihre Marktstellung von 24 % in diesem Jahr halten.

Somit ist auf europäischer Ebene erstmals seit 2009 wieder ein Rückgang bei der Anzahl der Strecken festzustellen, in diesem Jahr von 1,5 % im Vergleich zu dem Betrachtungszeitraum 2012. Dieser Rückgang liegt aber weit unter dem Wert von Deutschland, wo nach einem Wachstum in den letzten Jahren ein Rückgang von 6 % festzustellen ist. Bei den angebotenen Flügen ist der Rückgang um rund 3 % in Europa jedoch etwas höher als in Deutschland mit 0,4 %. Ein Grund dafür liegt darin, dass in Europa die Flüge in die Zielgebiete Italien und Spanien bei einem Vergleich der Winterhalbjahre abgenommen haben, von Deutschland aus jedoch nicht.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6) mit knapp 7 Tsd. Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Frühjahr 2013 über 800 Strecken aus

ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auch hier ist die Zahl der Strecken um 2% zurückgegangen und liegt damit im Bereich des generellen Rückgangs der Low Cost Strecken von 3% in Europa im aktuellen Betrachtungszeitraum. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Italien, Spanien und Deutschland mit jeweils etwas mehr als 3.500 Flügen. Auf den Rängen 5 bis 7 liegen Frankreich, Norwegen und Irland mit mehr als 1.000 Flügen.

Von den insgesamt über 4.400 unterschiedlichen Strecken werden über 4.000 (91%) von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 360 Strecken fliegen 2 und auf 11 Strecken mehr als 2 Low Cost Carrier im Wettbewerb. Das bedeutet, dass auch in Europa der Wettbewerb der Low Cost Carrier auf gleichzeitig beflogenen Strecken relativ gering ist.

Durch einen starken Angebotsausbau u.a. von Ryanair oder Vueling ist mittlerweile Barcelona (+ 4,5%) mit rund 1.100 LCC Starts pro Woche im Januar 2013 größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen (s. Abb. 4). Dahinter folgen die Flughäfen London-Gatwick (1.046 Starts) und Dublin (943 Starts). London-Stansted als zweiter Londoner Flughafen liegt mit 916 Starts auf Platz vier. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 460 Starts auf und befindet sich auf Rang 13. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 2.400 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Berlin-Tegel liegt mit 628 Starts auf Platz 5. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Düsseldorf (Platz 17), Köln/Bonn (Platz 19), Stuttgart (Platz 22), München (Platz 26) und Berlin-Schönefeld (27) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 300 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Es ist festzustellen, dass sich bei den deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten besonders Berlin-Schönefeld im europäischen Vergleich gegenüber dem Frühjahr 2012 von Platz 20 auf Platz 27 im Ranking verschlechtert hat. Dies ist u.a. auf die starken Angebotsreduzierungen von Germanwings und Ryanair in Berlin-Schönefeld zurückzuführen. Demgegenüber hat sich Berlin-Tegel von Platz 16 auf Platz 5 verbessert u.a. aufgrund der Verlagerung der Flüge von Germanwings von Schönefeld nach Tegel.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil auf 25% der Flüge im Winterhalbjahr beibehalten können (s. Abb. 5). 75% 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

		01/2013			01/2012			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Air Berlin	1.660	254.606	122	1.650	248.886	142	0,6	2,3	-14,1
2	Germanwings	746	107.424	84	715	102.960	91	4,3	4,3	-7,7
3	Ryanair	343	64.827	107	383	72.387	107	-10,4	-10,4	0,0
4	Easyjet	322	52.344	44	328	51.864	48	-1,8	0,9	-8,3
5	Intersky	74	4.428	7	75	4.050	8	-1,3	9,3	-12,5
6	Wizz	68	12.240	23	75	13.500	20	-9,3	-9,3	15,0
7	Aer Lingus	55	9.570	7	53	9.222	7	3,8	3,8	0,0
8	flybe	50	3.896	7	68	5.228	9	-26,5	-25,5	-22,2
9	Norwegian	45	8.464	11	43	7.594	9	4,7	11,5	22,2
10	Air Baltic	42	3.921	5	45	3.602	5	-6,7	8,9	0,0
11	fly Niki	29	4.086	2	30	3.954	2	-3,3	3,3	0,0
12	Vueling	20	3.600	3	13	2.340	1	53,8	53,8	200,0
13	Wizz (Ukraine)	16	2.880	5	16	2.880	4	0,0	0,0	25,0
14	Transavia	12	1.528	4	5	738	2	140,0	107,0	100,0
15	Air One	6	888	1	0	0	0	-	-	-
16	Jet2	6	888	1	6	888	1	0,0	0,0	0,0
17	Corendon	4	676	4	7	1.155	5	-42,9	-41,5	-20,0
18	Blue Air	3	486	1	2	310	1	50,0	56,8	0,0
19	Air Arabia Maroc	2	324	1	2	324	1	0,0	0,0	0,0
20	Transavia (France)	2	372	1	0	0	0	-	-	-
21	WOW	2	300	1	0	0	0	-	-	-
	Summe	3.507	537.748	441	3.522	532.736	465	-0,4	0,9	-5,2

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

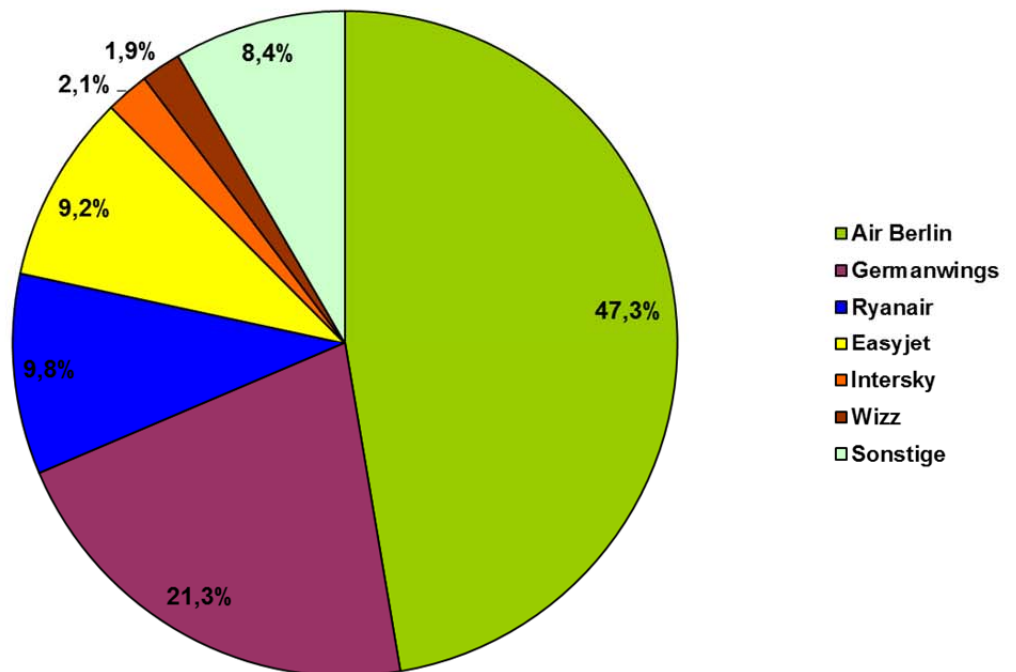


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2013)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		01/2013			01/2012			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.630	239.744	78	1.631	235.595	94	-0,1	1,8	-17,0
2	Großbritannien	349	51.167	43	366	53.171	48	-4,6	-3,8	-10,4
3	Spanien	251	45.095	64	246	43.806	62	2,0	2,9	3,2
4	Italien	249	40.090	65	238	37.459	66	4,6	7,0	-1,5
5	Österreich	233	34.130	19	240	33.520	21	-2,9	1,8	-9,5
6	Schweiz	123	20.082	8	129	20.334	10	-4,7	-1,2	-20,0
7	Irland	68	12.027	10	67	11.868	10	1,5	1,3	0,0
8	Polen	62	9.410	14	51	8.844	12	21,6	6,4	16,7
9	Schweden	55	9.246	11	53	9.210	12	3,8	0,4	-8,3
10	Dänemark	49	7.508	5	30	4.452	4	63,3	68,6	25,0
11	Lettland	47	4.866	7	54	5.303	8	-13,0	-8,2	-12,5
12	Norwegen	47	8.278	10	51	8.378	10	-7,8	-1,2	0,0
13	Rußland	46	7.300	7	73	12.450	10	-37,0	-41,4	-30,0
14	Frankreich	43	7.446	7	37	6.132	7	16,2	21,4	0,0
15	Ungarn	43	6.436	6	22	3.396	6	95,5	89,5	0,0
16	Portugal	25	4.494	8	25	4.482	7	0,0	0,3	14,3
17	Belgien	23	3.444	2	10	1.560	1	130,0	120,8	100,0
18	Rumänien	19	3.294	7	22	3.694	8	-13,6	-10,8	-12,5
19	Marokko	18	3.219	8	15	2.763	6	20,0	16,5	33,3
20	Serbien	18	2.736	10	25	3.780	12	-28,0	-27,6	-16,7
21	Finnland	17	2.802	3	24	4.083	5	-29,2	-31,4	-40,0
22	Niederlande	16	2.486	3	23	3.510	4	-30,4	-29,2	-25,0
23	Ukraine	16	2.880	5	16	2.880	4	0,0	0,0	25,0
24	Griechenland	13	2.004	4	14	2.160	5	-7,1	-7,2	-20,0
25	Kroatien	12	1.728	4	14	2.040	5	-14,3	-15,3	-20,0
26	Litauen	10	1.872	4	10	1.872	3	0,0	0,0	33,3
27	Bulgarien	6	1.080	2	11	1.926	4	-45,5	-43,9	-50,0
28	Tschechien	6	864	1	6	864	1,0	0,0	0,0	0
29	Mazedonien	4	720	2	0	0	0	-	-	-
30	Bosnien	3	432	2	2	288	1	50,0	50,0	100,0
31	Israel	2	288	1	2	288	1	0,0	0,0	0,0
32	Island	2	300	1	2	296	1	0,0	1,4	0,0
33	Tunesien	1	144	1	0	0	0	-	-	-
34	Türkei	1	136	1	5	820	3	-80,0	-83,4	-66,7
35	Zypern	0	0	0	2	378	1	-100,0	-100,0	-100,0
36	Estland	0	0	0	6	1134	2	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	3.507	537.748	423	3.522	532.736	454	-0,4	0,9	-6,8

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

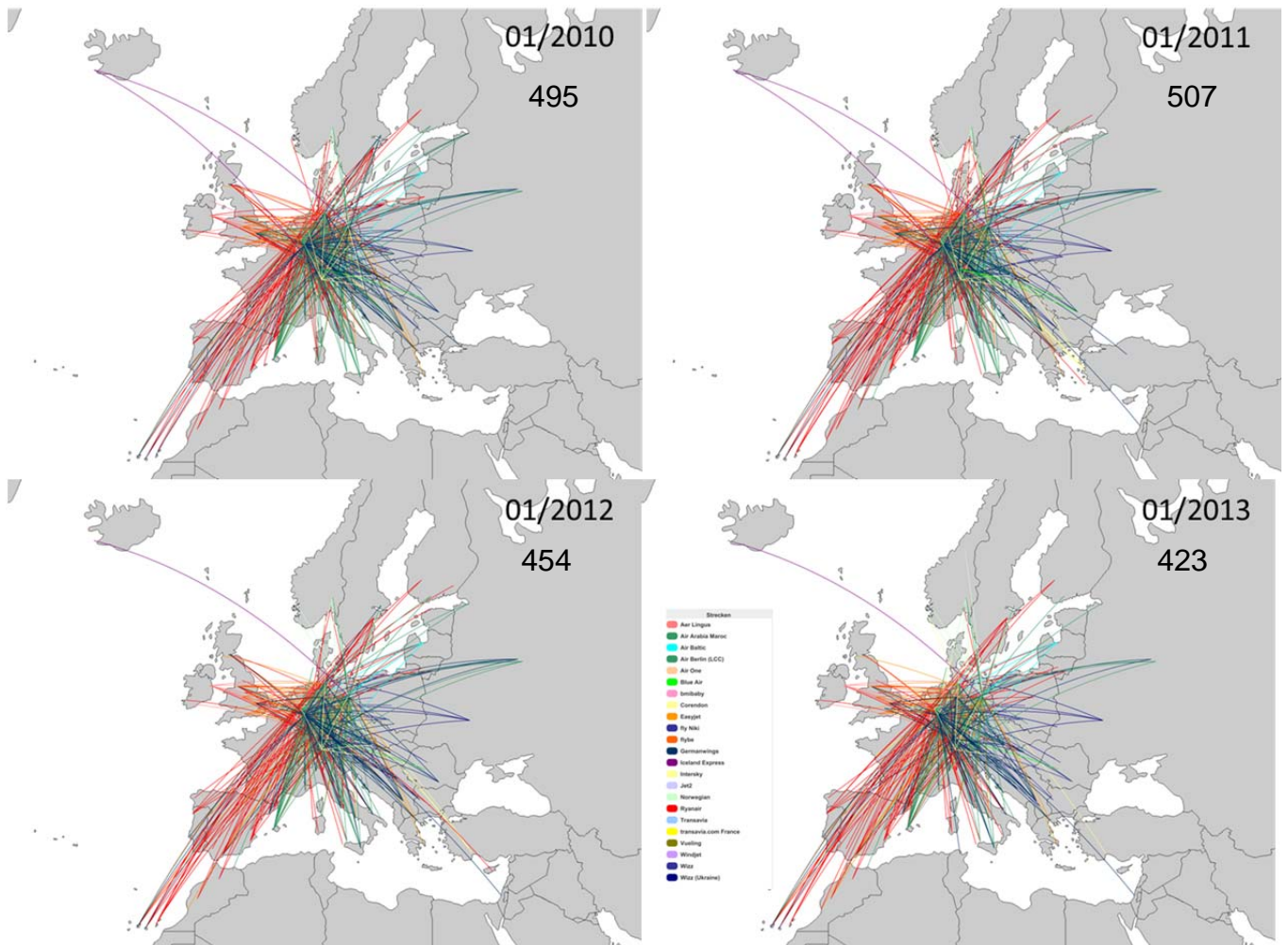


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

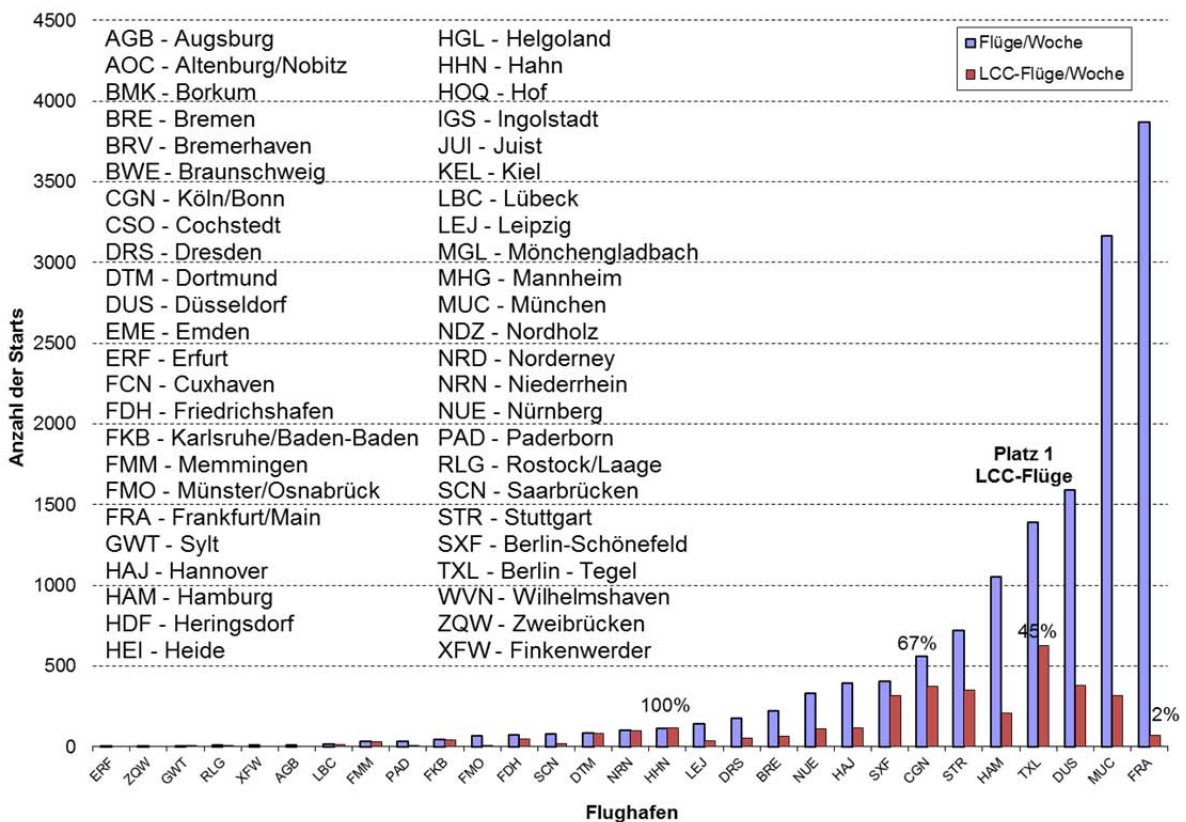


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2013

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2012 (in Tsd.)		Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC	
TXL	18.154	8.362	46,1
DUS	20.808	7.635	36,7
CGN	9.259	6.584	71,1
MUC	38.217	6.081	15,9
SXF	7.083	5.900	83,3
HAM	13.678	4.885	35,7
STR	9.683	4.505	46,5
HHN	2.650	2.649	100,0
HAJ	5.264	2.312	43,9
NRN	2.207	2.207	100,0
NUE	3.571	1.880	52,7
DTM	1.897	1.839	97,0
FRA	57.274	1.687	2,9
BRE	2.442	1.373	56,2
FKB	1.278	1.267	99,1
DRS	1.871	860	46,0
LEJ	2.090	764	36,5
FMM	732	732	100,0
FMO	1.013	657	64,9
PAD	864	418	48,3
FDH	540	386	71,5
LBC	332	332	100,0
SCN	387	213	55,0
RLG	126	83	66,0
ERF	176	79	44,8
ZQW	104	2	1,5
Gesamt	201.700	64.263	31,9

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2012 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Carrier Markt in Deutschland		
Flughafen	Passagiere im innerdeutschen Verkehr im Jahr 2012 (in Tsd.)	Anteil LCC am innerdeutschen Verkehr
MUC	3.716	38,6
TXL	3.438	47,9
CGN	2.276	70,3
DUS	2.257	50,0
HAM	2.199	41,2
STR	1.770	60,2
NUE	744	56,3
SXF	693	99,1
DRS	518	45,5
HAJ	491	41,1
FRA	489	7,5
LEJ	261	38,3
FKB	254	99,5
FMO	201	45,8
DTM	172	99,8
FDH	161	66,2
SCN	159	65,0
RLG	67	71,7
BRE	64	7,9
FMM	33	99,6
PAD	28	19,6
ERF	3	40,6
ZQW	2	34,5
HHN	1	99,9
LBC	0	0,0
NRN	0	0,0
Gesamt	20.151	43,0

Tabelle 4: Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und LCC-Anteil im Jahr 2012 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/ 2013		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	7.066	1.335.474	1.517
2	Easyjet	6.110	988.920	835
3	Flybe	2.808	200.504	258
4	Norwegian	2.392	444.544	368
5	Air Berlin Euro Shuttle	2.366	369.266	232
6	Aer Lingus	1.537	224.277	154
7	Vueling	1.348	240.696	154
8	Wizz	1.322	237.960	407
9	Germanwings	1.082	155.808	143
10	Air Baltic	720	66.957	83
11	Transavia	476	72.152	119
12	Meridiana	432	63.860	63
13	Air One	416	61.002	60
14	fly Niki	347	50.304	58
15	flybaboo	223	12.514	22
16	Volareweb	195	26.148	24
17	Jet 2	165	26.662	75
18	Blue Air	144	24.392	25
19	Blue Air	136	22.032	42
20	Air Italy	119	18.534	22
21	Corendon	106	16.905	53
22	Intersky	104	6.048	10
23	Transavia.France	86	15.960	32
24	Wizz Ukraine	82	14.760	26
25	Air Arabia Maroc	65	10.530	21
26	flydubai	45	8.505	13
27	Icelandexpress	34	5.100	10
28	WOW	26	3.900	8
29	Corendon Dutch	22	3.960	14
	Summe	29.974	4.727.674	4.848

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2013 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	01/2013		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	6.840	918.598	815
2	IT	4.214	690.337	609
3	ES	3.761	677.791	627
4	DE	3.507	537.748	423
5	FR	1.737	289.403	317
6	NO	1.392	252.732	169
7	IE	1.310	209.304	148
8	CH	822	125.695	113
9	NL	797	127.544	140
10	PL	670	120.252	172
11	SE	604	107.825	98
12	AT	510	74.672	82
13	DK	485	84.369	65
14	BE	445	79.594	80
15	LV	430	46.615	58
16	FI	421	48.921	54
17	PT	409	71.373	84
18	HU	312	55.041	46
19	RO	252	43.427	70
20	CZ	140	22.214	31
21	LT	133	20.309	30
22	RU	110	16.667	19
23	TR	85	13.578	36
24	UA	76	12.683	20
25	BG	71	11.784	19
26	RS	64	9.946	26
27	GR	61	10.249	18
28	EE	59	5.381	8
29	MT	50	9.156	21
30	CY	39	6.962	14
31	SK	33	6.237	8
32	MK	26	4.488	11
33	IS	19	2.985	6
34	AL	18	2.672	3
35	HR	16	2.352	5
36	MD	12	1.731	4
37	GE	9	1.497	3
38	SI	9	1.524	3
39	AZ	6	1.134	1
40	GI	5	780	1
41	AM	4	756	1
42	BY	4	292	1
43	LU	4	624	1
44	BA	3	432	2
	Summe	29.974	4.727.674	4.462

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2013. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

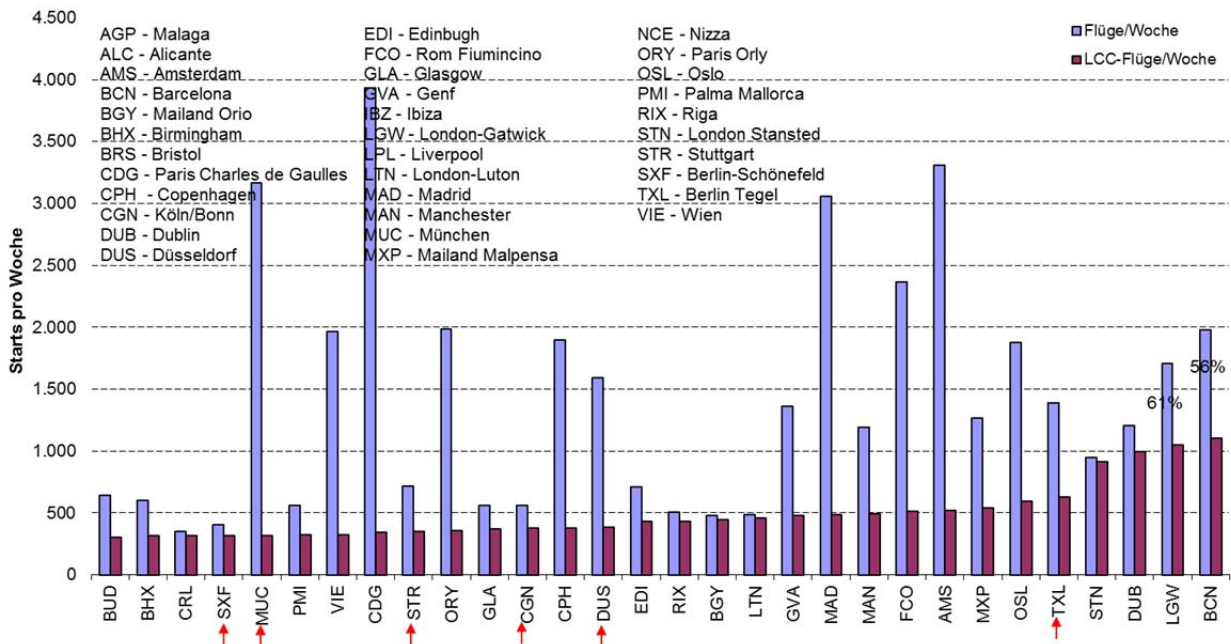


Abbildung 4: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2013

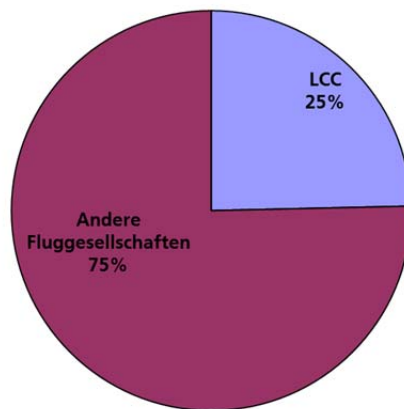


Abbildung 5: Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2013

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