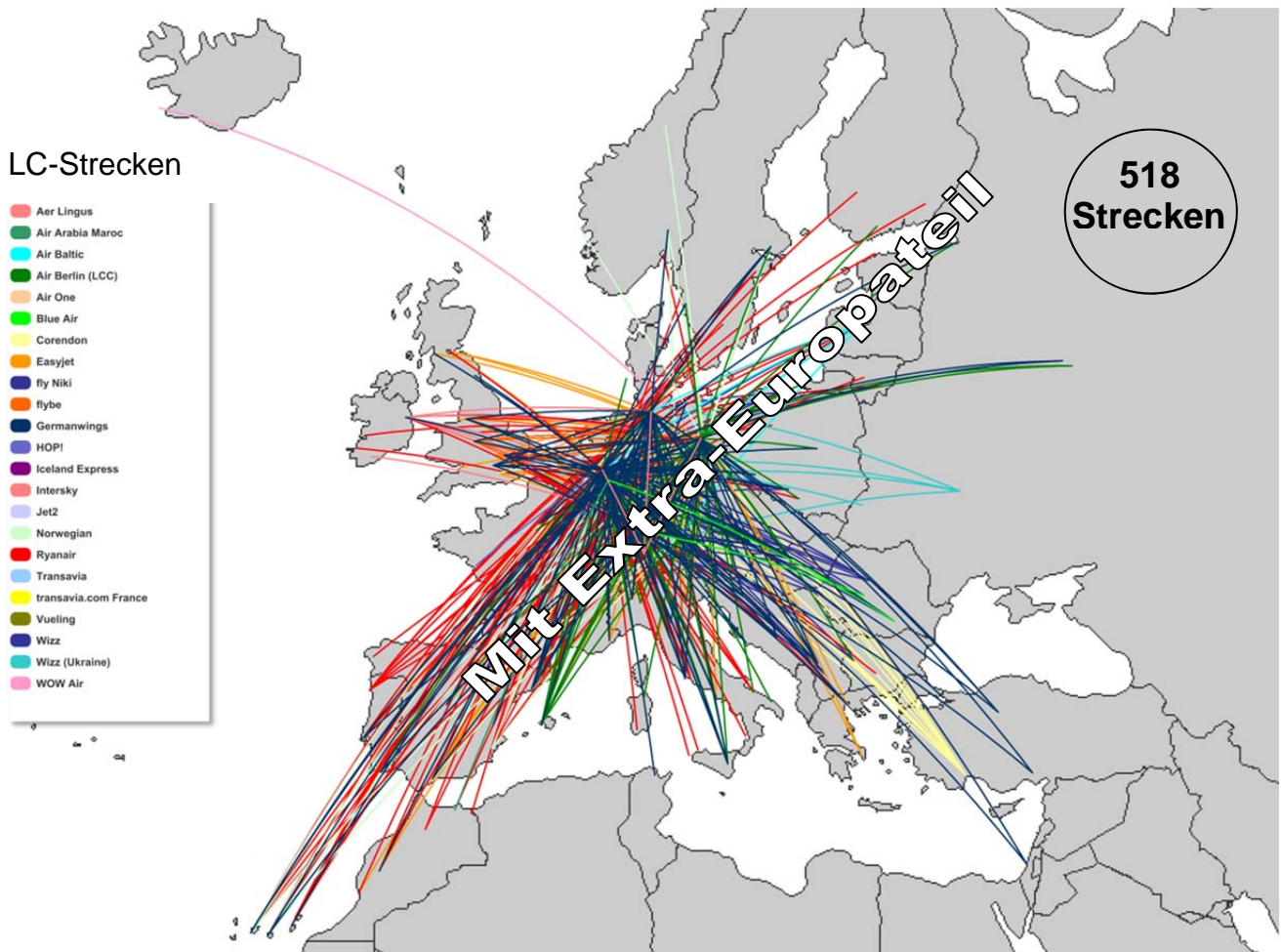




Low Cost Monitor 1/2015

- Eine Untersuchung des DLR -



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

Frühjahr 2015

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im Jahr 2014/2015

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Winterflugplan 2015. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2014.

Fluggesellschaften

→ Die (teilweise) im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedrige Preise, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 20 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: 36 Flugzeuge (A320: 30, A319: 4, A321: 2)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 25 Flugzeuge (B737: 13, D8: 12)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte (Euro): 85 Flugzeuge (A319/20/21: 49, B737: 34, ATR:2)
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 11)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 8, A320: 3)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 209 Flugzeuge (A319: 137, A320: 72)
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 61 Flugzeuge (D8: 45, E: 16)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 81 Flugzeuge (A319: 43, A320: 17, C: 21)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 98 Flugzeuge (ATR: 24, E: 43, CRJ: 31)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 16 Flugzeuge (A320: 16)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 3; ATR: 2)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 56 Flugzeuge (B737-300: 45, B757-200: 11)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A319/A320/A321: 19, E: 2)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 85 Flugzeuge (B737: 76, ATR: 1, B787: 8)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 315 Flugzeuge (B737: 313, A320:2)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 94 Flugzeuge (A320: 90, A319: 4)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 53 Flugzeuge (A320: 53)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)
WOW (WW) (www.wowair.com), Flotte: 8 Flugzeuge (A320: 3, A319: 5)

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

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder TUIfly, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge, direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Zu einer Grauzone, in der mehrere Geschäftsmodelle Anwendung finden, zählt die Fluggesellschaft Air Berlin. Bei dieser ehemaligen Charterfluggesellschaft, die schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie durch die Kooperation mit Ethiad und dem Beitritt zur Luftverkehrsgesellschaftsallianz Oneworld die Ermittlung der 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. Streng genommen müssten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, z.B. auch von Lufthansa mit in die Betrachtung mit aufgenommen werden, da auch hier teilweise günstige Preise vorzufinden sind. Da diese jedoch immer nur für ein begrenztes Kontingent an Sitzen gelten, sind diese Strecken nicht mit in die Betrachtung aufgenommen worden. Insgesamt erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich immer mehr und mehr vermischen, sondern die Idee, ein umfangreiches Angebot an für den Kunden preiswerten Flügen anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

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

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit über 310 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mittlerweile ähnlich viele Flugzeuge wie Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 278; LH Cargo: 19; LH Cityline 47). Easyjet als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa verfügt seit einiger Zeit relativ konstant über rund 200 Flugzeuge des Typs A319/A320. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat diese Gesellschaft ihren Bestand im letzten Jahr um 26 Flugzeuge auf 81 Flugzeuge des Typs A319/320 und Canadairjets steigern können. Norwegian ist einer der ersten Low Cost Carrier, der inzwischen über 8 Flugzeuge des Typs Boeing B787 verfügt, mit der er auch Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet.

→ **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2015 ist Germanwings inzwischen mit mehr als 1.800 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Dabei hat die Gesellschaft durch die Übernahme der dezentralen Lufthansastrecken in Deutschland und ins europäische Ausland, außer von den Flughäfen Frankfurt und München, das Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um rund 53 % gesteigert. Durch diese Umstrukturierung war im letzten Jahr besonders der Flughafen Düsseldorf betroffen, so dass dadurch die scheinbar hohen Wachstumsraten bei den Low Cost Angeboten an diesem Flughafen u.a. zu erklären sind. Air Berlin kommt mit seinem Low Cost Segment auf 1.700 Abflüge, was einen Rückgang um rund 2 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Dies ist u.a. auf ein umfangreiches Programm bei Air Berlin zur Konsolidierung zurückzuführen, zu dem auch der Rückzug von diversen Regionalflughäfen zählte.

Während in den Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Frühjahr 2009 fortsetzte. Nach einem Anstieg in 2010 gab es seit Anfang 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts, der bis zum Jahr 2013 anhielt. Im Januar 2014 kam es zur Wende, es wurden rund 16 % mehr Flüge als 2013 angeboten. Auch in diesem Jahr gibt es ein starkes Wachstum um rund 17 % gegenüber dem Januar letzten Jahres auf fast 4.800 Starts pro Woche, das Flugangebot erreicht damit einen neuen Höchststand erstmals seit 2008 (4.455 Starts) wieder, nach einem Tiefstand im Januar 2013 von rund 3.500 Starts. Ein Grund für diesen Angebotssprung liegt in der verstärkten Gründung von Low Cost Carriern durch die traditionellen Fluggesellschaften und damit teilweise in einer Verschiebung der Strecken, so wie z.B. die Übernahme von Lufthansastrecken durch Germanwings. Aber auch Easyjet, Ryanair, flybe, Vueling, Wizz und Norwegian haben ihre Angebote deutlich ausgebaut. Dies führt u.a. zu einer Erhöhung der Angebote an den Flughäfen Düsseldorf, Hamburg und Berlin-Tegel, aber auch in Köln oder Dortmund.

Im Ranking folgen Ryanair (393 Flüge) und Easyjet (342 Flüge). Bei Ryanair ist nach starken Rückgängen besonders in den Jahren 2012 und 2013 in diesem Frühjahr ein Wachstum im Flugangebot festzustellen, dies gilt allerdings noch nicht für die Anzahl der angebotenen Strecken. Es gibt deutliche Unterschiede in der Entwicklung dieser Gesellschaft an den einzelnen Flughäfen. Während Ryanair das Flugangebot z.B. in Köln oder Berlin gegenüber dem letzten Jahr stark erhöht hat, wird der Flughafen Münster nicht mehr angefliegen und anstelle des Flughafens Lübeck ist nun Hamburg im Angebot neu aufgenommen worden. Rückgänge gibt es u.a. in Hahn oder Niederrhein. Bei Easyjet ist im Frühjahr 2015 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 10 % gestiegen, wobei die Anzahl der Strecken sich sogar um über 30% erhöht hat. Dieses Wachstum gilt besonders für die Flughäfen Hamburg und München. Auf den Plätzen 5 und 6 folgen die ungarische Wizz mit 103 Starts pro Woche, was einer Erhöhung um über 50% entspricht, und flybe mit 88 Starts d.h. über 80 % Wachstum. Auch Norwegian auf Platz 7 steigerte mit 25% sein Angebot deutlich. Auf den Plätzen 8 und 9 liegen Intersky und Vueling vor der irischen Gesellschaft Aer Lingus. Dabei hat auch die spanische Gesellschaft Vueling das Angebot durch die Fusion mit Clickair und infolge des Konkurses von Spanair erhöht. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 50 Flügen pro Woche.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben der 20 Fluggesellschaften mit der größten Anzahl an Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 95 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Germanwings entfallen 38% und auf das betrachtete Segment von Air Berlin rund 35 % (- 2 %) aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 8 % (+ 6,8 %) sowie Easyjet mit 7,2 % und Wizz mit 2,2 %.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für den Kunden preisgünstigen Low Cost Flugangebote 518 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2015 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 52 Strecken mehr als im Winter 2014, gleichbedeutend einem Anstieg von 11,2 %. Dies ist allerdings besonders hervorgerufen durch die Übernahme von Lufthansastrecken durch Germanwings, aber auch durch den Marktausbau von Easyjet, Wizz, Norwegian oder Vueling. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 12 Jahren in den ersten 6 Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum, welches sich im Frühjahr 2010 und auch 2011, mit dem bisherigen Höchstwert in einer Frühjahrsperiode, von über 500 Strecken anhielt. Zwar ist wohl die Finanz- und Wirtschaftskrise in Deutschland weitgehend beendet, 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 2009 (118 Strecken) und Frühjahr 2011 (139 Strecken) mit insgesamt zusätzlich rund 20 Strecken das Netz ausbauen können. Nach Rückgängen in den Jahren 2012 und 2013 wurden 2014 zwar kurzfristig wieder mehr Strecken befliegen, jedoch hat sich die Anzahl dieses Jahr wieder reduziert.

Das Netz von Easyjet erhöhte sich dagegen um 15 neue Strecken (+31 %), bei einem gleichzeitigen Anstieg der Flugbewegungen um rund 10%.

Durch die neue Strategie der Germanwings erhöhte sich das Streckennetz deutlich um über 30 % auf 180 Strecken. Von diesen 180 Germanwingsstrecken im Frühjahr 2015 sind 72 dieselben, die auch schon im Frühjahr 2013 von Germanwings befliegen wurden, 67 weitere sind in der Zwischenzeit von Lufthansa übernommen worden, 12 wurden in dem Zeitraum eingestellt, und 41 sind im Vergleich zum Frühjahr 2013 neu hinzugekommen. Der Ausbau betrifft dabei besonders die Flughäfen in Hamburg, Düsseldorf und Berlin. Da einige dieser Strecken allerdings auch vorher schon von Lufthansa bedient wurden, gibt es hier eine Verschiebung zwischen den Gesellschaften, da sie durch die Übernahme von Germanwings nun als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt werden. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC). Für den Herbst planen Lufthansa und Germanwings eine weitere Änderung in ihrer Zusammenarbeit. So sollen unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge ab Köln angeboten werden. Gleichzeitig wird die bisherige Germanwings in Eurowings integriert.

Air Berlin scheint die in 2011 begonnene Reduzierung des Streckennetzes zum Zweck der Konsolidierung weitgehend abgeschlossen zu haben. So werden in diesem Jahr ebenso viele Strecken in dem

betrachteten Segment angeboten wie im letzten Jahr bei einer gleichzeitigen Reduzierung des Flugangebots um rund 2 %.

Nachdem seit 2010 (rund 110 innerdeutsche Strecken) in den vergangenen Jahren immer mehr innerdeutsche Strecken eingestellt worden sind, gibt es erstmalig wieder einen Anstieg von 70 innerdeutschen Strecken in 2014 auf 78 im Jahr 2015. Allerdings dürfen diese Zahlen nicht darüber hinweg täuschen, dass es eigentlich kein wirklicher Anstieg von neuen Strecken ist, da in vielen Fällen die Strecken schon vorher von Lufthansa beflogen wurden. Geringe Zuwächse gab es in zahlreiche Länder, u.a. auch nach Frankreich, Großbritannien, Spanien, Österreich und die Schweiz.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin sehr gering, nur auf 54 (rund 10 %) der insgesamt 518 Strecken konkurrieren 2 und lediglich auf 5 Strecken 3 Low Cost Anbieter. 459 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (88,6 %) werden nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten beflogen. Allerdings hat der Wettbewerb gegenüber dem letzten Jahr zugenommen. Dadurch, dass z.B. Ryanair mittlerweile auch größere Flughäfen verstärkt bedient, kommt es zu verstärktem Wettbewerb. So wird z.B. die Strecke Köln-London/Stansted nicht mehr nur von Germanwings beflogen, sondern inzwischen auch von Ryanair. Dieser Wettbewerb wird sich noch steigern, wenn ab Herbst Ryanair wie angekündigt, auch innerdeutsche Strecken z.B. von Köln nach Berlin befliegt, wo derzeit schon Germanwings und Air Berlin vertreten sind.
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden fast 4.800 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2015 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 700 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 17,3 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze nur um 11,3 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um 11,2 % gestiegen. Dies bedeutet, dass sich das Netz nicht ganz so stark vergrößert hat wie die Zahl der angebotenen Frequenzen. Gleichzeitig bedeutet das aber auch, dass in dem Betrachtungszeitraum wieder verstärkt kleineres Gerät eingesetzt wurde. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass Germanwings durch die Umstrukturierung auch kleinere Regionaljets der Lufthansa einsetzt. Hinzu kommt das Wachstum von flybe, die bisher ebenfalls ausschließlich kleineres Fluggerät einsetzt. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2015 bei 9 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 27, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.783 Flügen wurden im Mittel 143 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr (150 Sitzplätze) zurückgegangen, was u.a. auch daran liegt, dass durch den Ausbau bei Germanwings mit dem Airbus A320 vorwiegend Fluggerät mit 144 Sitzplätzen zum Einsatz kommt und mit dem ehemaligen Lufthansa Canadair Regionaljet auch noch Flugzeuge mit nur 90 Sitzplätzen eingesetzt werden. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 150 - 160 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein; ab 2019 soll mit der Auslieferung der B737-Max das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze steigen. 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: 45 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 78 Strecken (entspricht 39 Flughafenpaaren) nur ca. 15 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Großbritannien und Spanien mit rund 524 bzw. 332 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor Österreich und der Schweiz. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Polen, Frankreich und Schweden vor Irland und Portugal. Dabei ist festzustellen, dass in mehreren Fällen die Zahl der Starts stärker gewachsen, bzw. weniger zurückgegangen ist als die Anzahl der Strecken. So stieg die Zahl der Strecken nach Großbritannien um 10 % an, wohingegen die Zahl der Starts um über 26 % gestiegen ist. Ähnliches gilt auch für die Zielländer Italien oder die Schweiz. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 36 Ländern. Ein Ausbau in einige Mittelmeerländer und nach Osteuropa ist mit Ausnahme von Rußland erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr ist kein Land neu hinzugekommen.

- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten auch im Winter 2015 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote. Köln/Bonn weist mit 461 Starts (entspr. 76 % des dortigen Flugaufkommens) einen ähnlichen Anteilswert als im Vorjahr auf; er liegt damit jedoch nur auf Platz 4 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten, denn durch die starke Zunahme in Hamburg und Düsseldorf u.a. durch Germanwings liegen diese Flughäfen nun zusammen mit Berlin-Tegel auf den ersten drei Plätzen. Während der Low Cost Anteil in Schönefeld bei rund 76 % liegt, beträgt er in Tegel inzwischen auch schon 57 %. Auf einigen deutschen Flughäfen, wie z.B. Niederrhein hat der Low Cost Verkehr stark abgenommen, auf anderen wie z.B. Memmingen stagnierte er. Weiterhin konnte er sein Flugangebot auf einigen anderen Flughäfen, wie z.B. in Dortmund um über 10% steigern. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Dortmund, Lübeck, Hahn, Memmingen und Karlsruhe/Baden-Baden fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

Flugpreise

- **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel und dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise waren in der Vergangenheit typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig waren. Dies hat sich seit einiger Zeit geändert und es werden verstärkt nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LC Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entspricht einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LC Strecken, die im Frühjahr 2015 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 21. April 2015 gewählt.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2015 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen 50 € und 130 € bei den Bruttopreisen. Dabei weisen einige Gesellschaften mittlerweile keine reinen Nettotarife mehr aus. Es ist festzustellen, dass im Frühjahr dieses Jahres die Durchschnittspreise gegenüber dem Frühjahr letzten Jahres gesunken sind. Auch gegenüber dem letzten Herbst ist bei den meisten Gesellschaften generell ein Rückgang der Flugpreise zu erkennen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass teurere Gesellschaften teilweise einen besseren Service (z.B. kostenlose Getränke oder Zeitschrift) aufweisen.
- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise bei den Low Cost Angeboten variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der am Folgetag der Buchung stattfindet, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Allerdings scheint diese Spannweite nicht mehr so ausgeprägt wie früher zu sein. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 70 € und 200 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 50 € und rund 120 € 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 2014 sind auf den 26 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 209,2 Mio. Passagiere gezählt worden. 66,9 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 32 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil mit rund drei Prozent am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, Hahn, Lübeck, Niederrhein, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden und Dortmund fast ausschließlich durch dieses

Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch die Flughäfen Berlin-Schönefeld und Köln/Bonn werden zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt. Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist aufgrund teilweise unterschiedlicher Daten nicht eindeutig möglich.

Nach dem Verkehrsrückgang in dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekennzeichneten Jahr 2008/09 hat sich der Luftverkehr nach dem Jahr 2010 wieder erholt. Das positive Wachstum zwischen 2011 und 2014 hat sich auch 2015 fortgesetzt.

Der aktuelle Low Cost Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Marktes soll auch der europäische Markt, auf dem Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten zu finden sind 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 Linienairlines, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine völlig korrekte Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Air Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 7 B767: 3) (für Meridiana)
Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737:3)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 16 Flugzeuge (A320: 6, MD82/83: 10)
Transavia (France) (TO) (www.transavia.com), Flotte: 17 Flugzeuge (B737: 15, A320: 2)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 1 Flugzeug (A320: 1)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 16 Flugzeuge (B717: 16)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 47 Flugzeuge (B737:47)

Insgesamt hat sich die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften leicht verringert. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist von WOW übernommen worden. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke sondern ist von Darwin Airline übernommen worden. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich künftig aus dem Niedrigpreissegment zurückziehen will. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten ganz aus Europa zurückgezogen.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit mehr als 8.300 Starts im Januar 2015 (s. Tab. 4), die ihr Angebot gegenüber dem Vorjahr um mehr als 10 % gesteigert hat. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit über 5.900 Starts, die europaweit jedoch das Angebot geringfügig reduziert hat. Während bei Ryanair 6 Strecken weggefallen sind, erhöhte Easyjet das Netz um rund 60 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft flybe, die ihr Angebot um über 20 % auf 3.287 Flüge steigern konnte. Dadurch liegt Norwegian nur noch auf Platz 4. Durch die Umstrukturierung von Germanwings rückte diese Gesellschaft mit mehr als 2.700 Starts auf Platz 5 vor. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair durchschnittlich nur 5 Flüge pro Woche pro Strecke anbietet, sind es bei Germanwings 9 und bei flybe sogar 12 Flüge pro Woche. In dem Ranking folgt mit rund 2.400 Starts das betrachtete Segment von Air Berlin. Auf den Plätzen 7 und 8 befinden sich Vueling und Wizz, die beide hohe Wachstumsraten von über 20% aufweisen. Auf Rang 9 ist die unter dem Dach der Air France relativ neu gegründete bzw. zusammengefasste Gesellschaft HOP! mit rund 1.440 Flügen zu finden.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Clickair in größere Low Cost Carrier wie Vueling integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Windjet im August 2012 Konkurs anmelden. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz immer größer. Auch bei den großen Gesellschaften sieht

der Markt zunächst uneinheitlich aus. Ryanair scheint die Stagnation aus dem letzten Jahr, die mit fehlenden Flugzeugen bzw. verspäteten Flugzeugauslieferungen begründet worden ist, überwunden zu haben und setzt das Wachstum deutlich fort. Dadurch erhöhte sich der Marktanteil von Ryanair wieder von 22,6 % auf 24 %. Insgesamt gibt es einen Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa von 5%.

Somit ist auf europäischer Ebene in den Wintermonaten ein permanenter Anstieg bei der Anzahl der Strecken seit Bestehen der Untersuchungen im Jahr 2006 festzustellen, lediglich unterbrochen durch einen Rückgang in 2013. Im Jahr 2015 beträgt das Wachstum 3,2 %, im Vergleich zu dem Betrachtungszeitraum 2014 und erreicht einen neuen Höchstwert von über 5.000 Strecken in einer Winter-/Frühjahrsperiode. Dieser Anstieg liegt unter dem Wert von Deutschland, wo das Streckenwachstum 11,2 % beträgt. Bei den angebotenen Flügen ist der Anstieg um rund 5 % in Europa ebenfalls niedriger als in Deutschland mit 17,3 %, weil sich u.a. die Umstrukturierung von Germanwings auf europäischer Ebene nicht so stark auswirkt.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit über 7.700 (+ 9,7 %) Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2015 über 870 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Deutschland, Italien, Spanien und Frankreich mit jeweils etwas mehr als 3.000 Flügen. Auf den Rängen 6 und 7 liegen Irland und Norwegen mit mehr als 1.000 Flügen.

Von den insgesamt mehr als 5.000 unterschiedlichen Strecken werden über 4.500 (90 %) von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Lediglich auf rund 484 Strecken fliegen 2 und auf 20 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb. Das bedeutet, dass auch in Europa der Wettbewerb der Low Cost Carrier auf gleichzeitig beflogenen Strecken noch relativ gering ist.

Durch eine Ausweitung des Angebots u.a. von Vueling und Ryanair in Barcelona (1.185 Starts oder + 5,6 %) und flybe sowie Ryanair in Dublin (+ 5,1 %) mit rund 1.160 LCC Starts pro Woche im Januar 2015 sind dies die beiden Flughäfen in Europa mit dem größten Angebot im Low Cost Sektor (s. Abb. 4). Dahinter folgen die beiden Londoner Flughäfen Stansted und Gatwick, jeweils ebenfalls mit mehr als 1.100 Starts pro Woche. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 504 Starts auf und befindet sich auf Rang 15. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen fast 2.800 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich z.B. mit Düsseldorf oder Köln/Bonn auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 400 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Es ist festzustellen, dass einige deutsche Flughäfen mit Low Cost Angeboten aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Germanwings eine erhöhte Anzahl an Flügen mit Low Cost Angeboten aufweisen. So werden innerdeutsche und europäische Flüge außer nach Frankfurt und München anstelle von Lufthansa nun von Germanwings durchgeführt.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil leicht von 27 % (2014) auf 28 % der Flüge im Winter 2015 steigern können (s. Abb. 5). 72 % der Flüge werden vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

In jüngster Zeit gibt es erneut Tendenzen, Langstrecken Low Cost Verbindungen aufzubauen. Nachdem 2009 Air Asia X damit begonnen hatte, mit einem Airbus A340 Low Cost Verkehre von Asien nach England (Kuala Lumpur – London Stansted) und 2011 nach Frankreich (Kuala Lumpur – Paris Orly) anzubieten, wurden diese jedoch 2012 aufgrund gestiegener Kosten wieder eingestellt. Nun versucht Norwegian mit modernem Fluggerät, der Boeing B787, erneut diesen Markt zu erschließen (s. folgende Tabelle). So gibt es im März 2015 insgesamt 174 Flüge dieser Gesellschaft nach Thailand und Nordamerika. Dies sind 74 mehr als im letzten Jahr. Geflogen wird von Stockholm, Kopenhagen, Oslo und London-Gatwick. Ziele sind Bangkok in Asien sowie New York, Los Angeles, Fort Lauderdale, Oakland und Orlando in Nordamerika.

Mrz 15	Starts
Stockholm - Bangkok	18
Stockholm - Fort Lauderdale	8
Stockholm - New York (JFK)	14
Stockholm - Los Angeles	1
Stockholm - Oakland	9
Kopenhagen - Bangkok	8
Kopenhagen - Fort Lauderdale	8
Kopenhagen - New York (JFK)	14
Kopenhagen - Los Angeles	9
Kopenhagen - Orlando	1
London Gatwick - Fort Lauderdale	9
London Gatwick - New York (JFK)	13
London Gatwick - Los Angeles	9
Oslo - Bangkok	16
Oslo - Fort Lauderdale	9
Oslo - New York (JFK)	18
Oslo - Los Angeles	1
Oslo - Orlando	8
Oslo - Oakland	1
Gesamt	174

Low Cost Verkehre in Deutschland

		01/2015			01/2014			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Germanwings	1.833	235.068	180	1.193	165.780	135	53,6	41,8	33,3
2	Air Berlin	1.700	244.986	105	1.736	264.724	105	-2,1	-7,5	0,0
3	Ryanair	393	74.277	115	368	69.552	121	6,8	6,8	-5,0
4	Easyjet	342	55.680	64	309	49.836	49	10,7	11,7	30,6
5	Wizz	103	18.540	33	68	12.240	22	51,5	51,5	50,0
6	flybe	88	7.250	9	48	3.984	6	83,3	82,0	50,0
7	Norwegian	80	14.880	26	64	11.866	22	25,0	25,4	18,2
8	Intersky	64	3.732	6	88	5.976	8	-27,3	-37,6	-25,0
9	Vueling	50	8.964	10	44	7.920	8	13,6	13,2	25,0
10	Aer Lingus	39	6.786	6	47	8.178	6	-17,0	-17,0	0,0
11	Air Baltic	35	3.242	5	41	3.075	5	-14,6	5,4	0,0
12	Corendon	15	2.753	10	0	0	0	---	---	---
13	fly Niki	11	1.160	1	33	3.316	2	-66,7	-65,0	-50,0
14	Wizz (Ukraine)	11	1.980	5	19	3.420	7	-42,1	-42,1	-28,6
15	Blue Air	6	944	2	3	486	1	100,0	94,2	100,0
16	Jet2	5	740	1	5	740	1	0,0	0,0	0,0
17	WOW	3	450	1	3	450	1	0,0	0,0	0,0
18	Air Arabia Maroc	2	324	1	2	324	1	0,0	0,0	0,0
19	HOP!	2	100	1	2	100	1	0,0	0,0	0,0
20	Transavia	1	149	1	4	592	2	-75,0	-74,8	-50,0
	Summe	4.783	682.005	582	4.077	612.559	503	17,3	11,3	15,7

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor 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

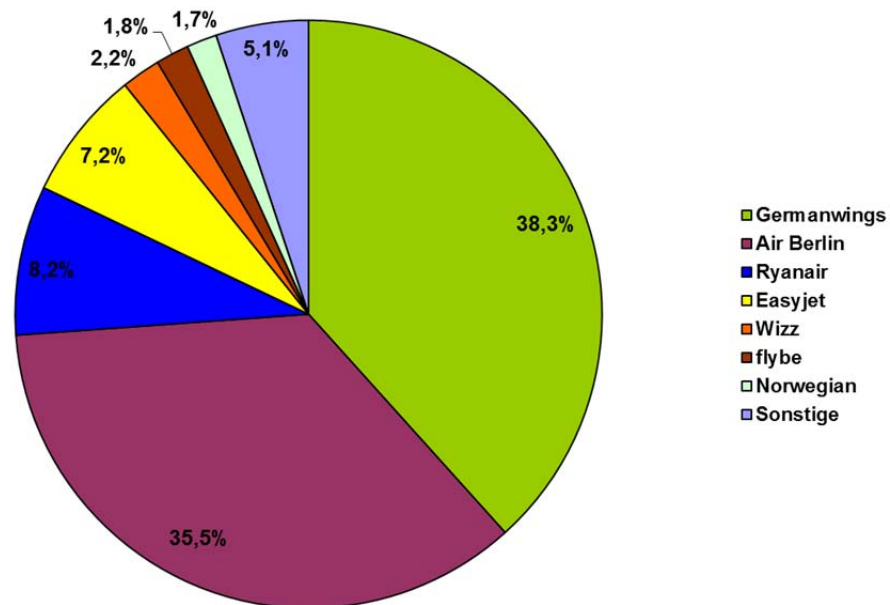


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2015)**

Low Cost Verkehre in Deutschland

		01/2015			01/2014			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.147	289.190	78	1.857	270.690	70	15,6	6,8	11,4
2	Großbritannien	524	73.459	54	414	60.251	49	26,6	21,9	10,2
3	Spanien	332	57.888	83	316	55.791	82	5,1	3,8	1,2
4	Italien	297	46.609	64	261	41.355	63	13,8	12,7	1,6
5	Österreich	283	39.138	20	266	37.894	21	6,4	3,3	-4,8
6	Schweiz	211	30.186	11	153	22.704	10	37,9	33,0	10,0
7	Polen	118	13.454	17	83	11.230	12	42,2	19,8	41,7
8	Frankreich	102	13.840	13	53	8.782	8	92,5	57,6	62,5
9	Schweden	98	13.306	12	77	11.305	11	27,3	17,7	9,1
10	Irland	67	11.943	12	63	11.202	10	6,3	6,6	20,0
11	Portugal	55	9.990	18	33	5.988	12	66,7	66,8	50,0
12	Rußland	54	8.632	7	55	9.100	7	-1,8	-5,1	0,0
13	Ungarn	52	6.980	8	40	5.958	7	30,0	17,2	14,3
14	Dänemark	50	8.140	4	49	7.426	3	2,0	9,6	33,3
15	Lettland	49	5.870	10	48	4.398	8	2,1	33,5	25,0
16	Rumänien	46	7.674	16	19	3.366	7	142,1	128,0	128,6
17	Norwegen	39	6.063	6	60	9.670	10	-35,0	-37,3	-40,0
18	Niederlande	37	5.195	3	35	4.444	4	5,7	16,9	-25,0
19	Tschechien	26	2.468	3	4	576	1	550,0	328,5	200,0
20	Belgien	25	3.070	2	23	2.880	2	8,7	6,6	0,0
21	Griechenland	21	3.393	8	18	2.964	6	16,7	14,5	33,3
22	Türkei	21	3.617	16	15	2.178	11	40,0	66,1	45,5
23	Finnland	20	3.567	3	25	3.825	3	-20,0	-6,7	0,0
24	Marokko	20	3.654	11	24	4.410	13	-16,7	-17,1	-15,4
25	Bulgarien	16	2.700	5	14	2.220	4	14,3	21,6	25,0
26	Kroatien	15	2.166	5	12	1.728	4	25,0	25,3	25,0
27	Serbien	13	2.058	7	15	2.340	8	-13,3	-12,1	-12,5
28	Ukraine	11	1.980	5	19	3.420	7,0	-42,1	-42,1	-28,6
29	Mazedonien	9	1.620	4	5	900	2	80,0	80,0	100,0
30	Litauen	7	1305	3	9	1683	4	-22,2	-22,5	-25,0
31	Bosnien	6	936	4	3	432	2	100,0	116,7	100,0
32	Israel	6	942	3	2	288	1	200,0	227,1	200,0
33	Island	3	450	1	3	450	1	0,0	0,0	0,0
34	Estland	2	378	1	2	378	1	0,0	0,0	0,0
35	Tunesien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
36	Zypern	0	0	0	1	189	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	4.783	682.005	518	4.077	612.559	466	17,3	11,3	11,2

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

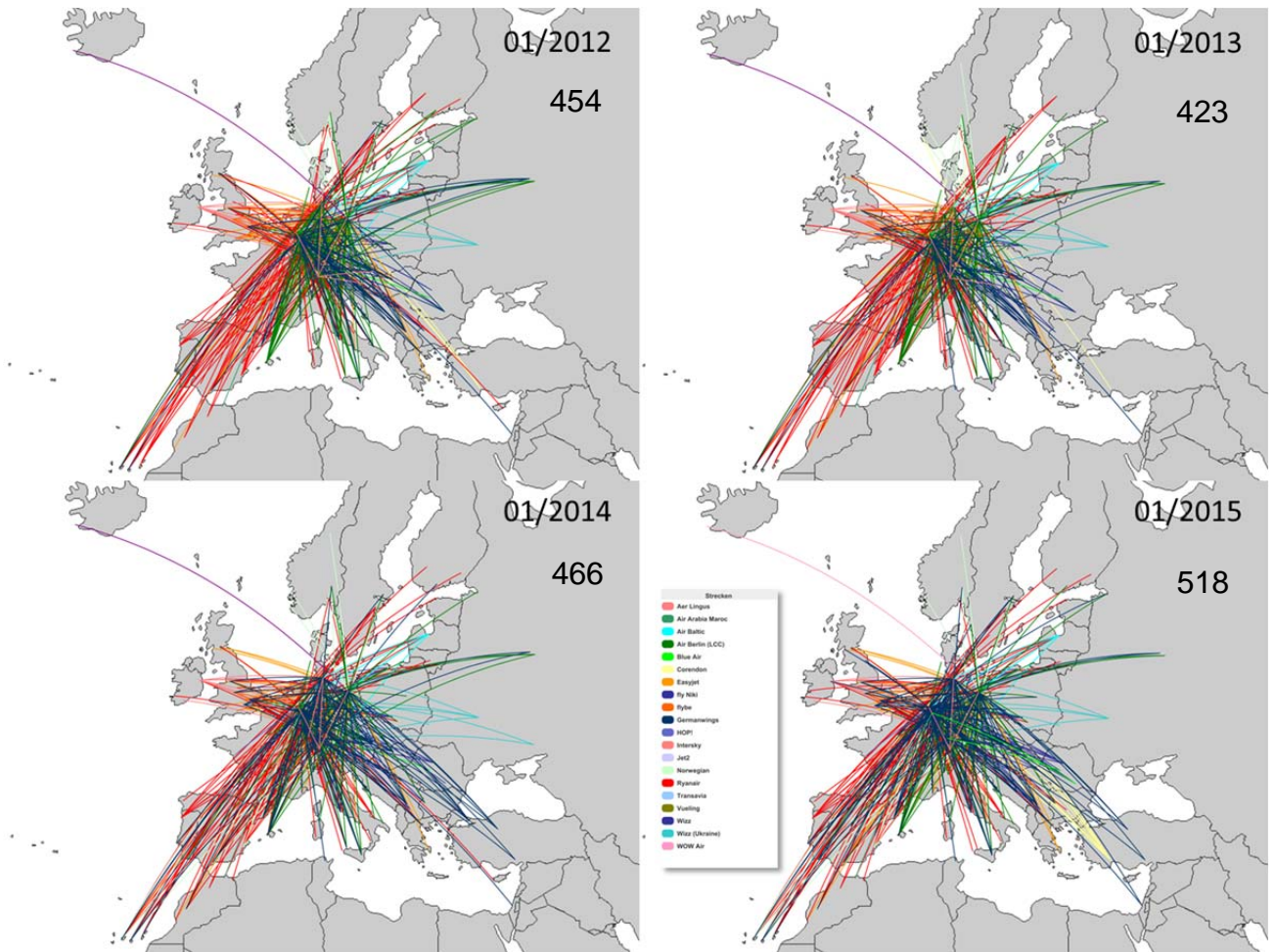


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

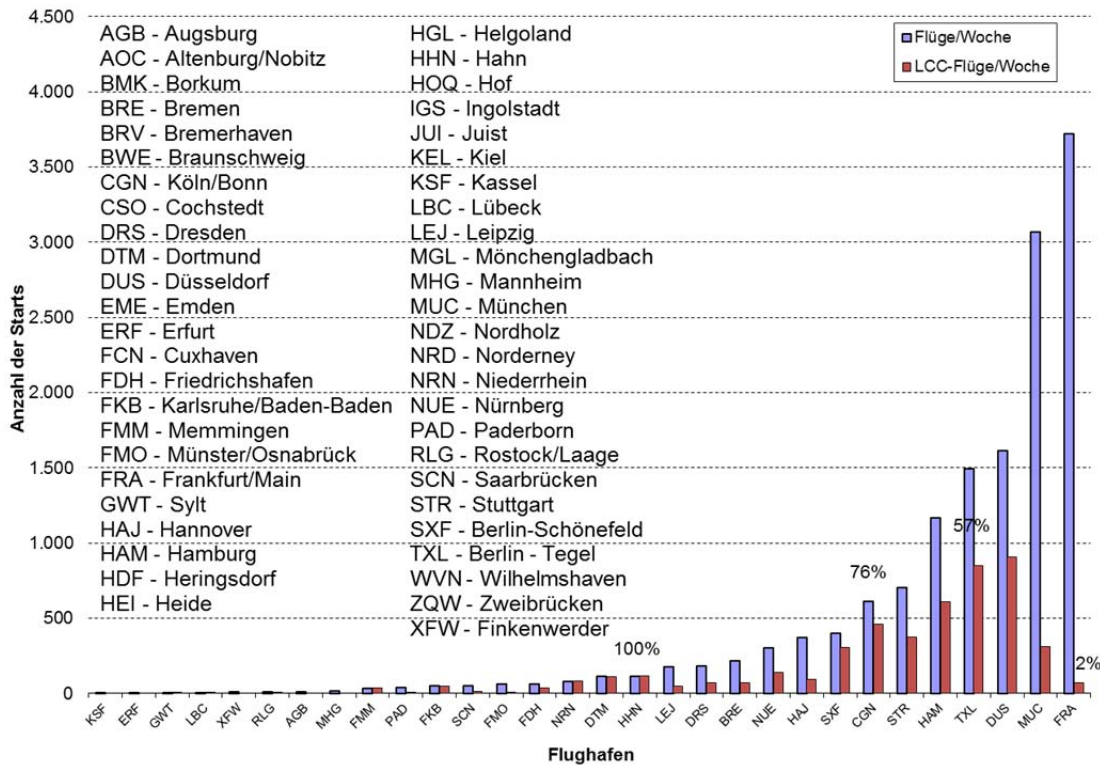


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2015

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2014 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
TXL	20.675	12.369	59,8
DUS	21.828	8.317	38,1
CGN	9.430	6.934	73,5
HAM	14.743	6.691	45,4
SXF	7.281	5.720	78,6
MUC	39.593	5.486	13,9
STR	9.698	5.278	54,4
HHN	2.381	2.363	99,3
DTM	1.965	1.931	98,3
FRA	59.429	1.866	3,1
NRN	1.807	1.805	99,9
HAJ	5.271	1.586	30,1
BRE	2.768	1.319	47,6
NUE	3.239	1.237	38,2
FKB	980	879	89,7
FMM	744	699	94,0
DRS	1.741	666	38,3
LEJ	2.298	521	22,7
FMO	886	273	30,8
FDH	589	232	39,3
PAD	760	228	30,0
SCN	353	222	62,8
LBC	188	187	99,9
RLG	115	47	40,8
ERF	219	0	0,0
ZQW	198	0	0,0
Gesamt	209.179	66.855	32,0

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

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2015		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	8.373	1.582.497	1.581
2	Easyjet	5.958	970.776	955
3	Flybe	3.287	231.503	272
4	Norwegian	2.794	515.763	452
5	Germanwings	2.709	343.648	306
6	Air Berlin (LCC)	2.409	356.178	208
7	Vueling	2.070	369.000	291
8	Wizz	1.859	334.620	550
9	HOP!	1.441	91.782	112
10	Aer Lingus	1.348	183.054	134
11	Air Baltic	642	57.060	74
12	Transavia	393	66.477	104
13	fly Niki	257	38.294	60
14	Transavia.France	211	39.216	53
15	Blue Air	192	30.112	58
16	Volotea	166	20.750	54
17	Jet 2	150	25.032	76
18	Intersky	110	6.216	12
19	Corendon	93	16.962	54
20	Blue Panorama	92	15.364	26
21	flydubai	83	14.448	23
22	Wizz Ukraine	78	14.040	30
23	Volareweb	60	6.856	20
24	Air Arabia Maroc	56	9.072	22
25	WOW	40	6.000	10
26	Corendon Dutch	17	3.213	14
27	Air Italy	1	242	1
Summe		34.889	5.348.175	5.552

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2015 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	01/2015		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	7.745	1.034.926	872
2	Deutschland	4.783	682.005	518
3	Italien	3.883	672.692	609
4	Spanien	3.790	683.192	663
5	Frankreich	3.332	417.277	441
6	Irland	1.443	224.172	144
7	Norwegen	1.335	246.470	170
8	Schweiz	859	133.900	125
9	Polen	851	148.151	205
10	Niederlande	841	132.449	147
11	Schweden	687	120.542	106
12	Portugal	597	105.982	110
13	Belgien	590	102.043	94
14	Österreich	559	79.798	93
15	Dänemark	530	86.043	64
16	Finnland	401	50.297	46
17	Lettland	399	43.612	56
18	Rumänien	395	68.565	107
19	Ungarn	316	54.790	54
20	Griechenland	292	53.939	39
21	Tschechien	178	28.264	32
22	Rußland	177	26.661	30
23	Litauen	144	23.219	37
24	Bulgarien	100	17.734	32
25	Türkei	81	14.403	40
26	Zypern	72	12.916	25
27	Ukraine	70	11.250	20
28	Malta	65	11.821	28
29	Slovakei	62	11.521	15
30	Estland	52	6.169	10
31	Island	50	7.998	14
32	Serbien	47	7.974	21
33	Mazedonien	39	7.008	15
34	Albanien	29	4.843	9
35	Kroatien	18	2.688	6
36	Bosnien	17	2.910	10
37	Georgien	16	2.778	6
38	Luxemburg	9	1.404	3
39	Moldawien	8	1.428	4
40	Slowenien	8	1.368	3
41	Armenien	5	876	1
42	Gibraltar	5	804	1
43	Aserbaidshan	4	696	1
44	Weißrussland	3	219	1
45	Montenegro	2	378	1
Summe		34.889	5.348.175	5.028

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2015. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

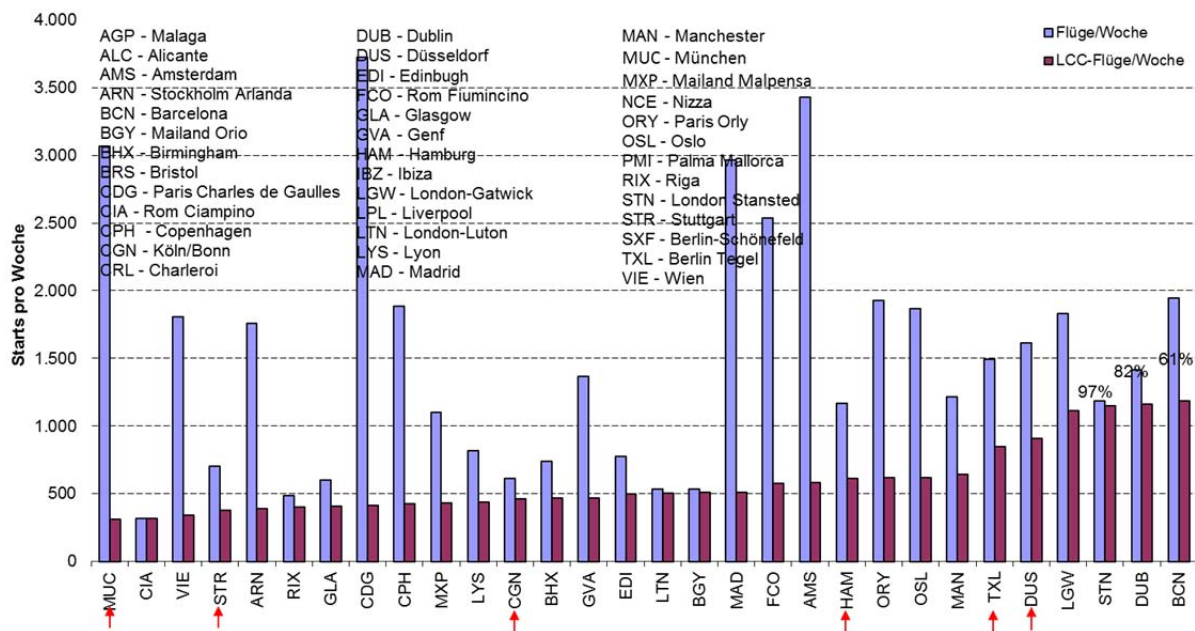


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2015

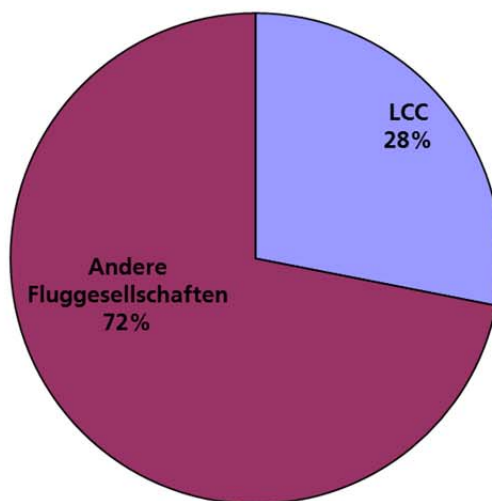


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2015

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