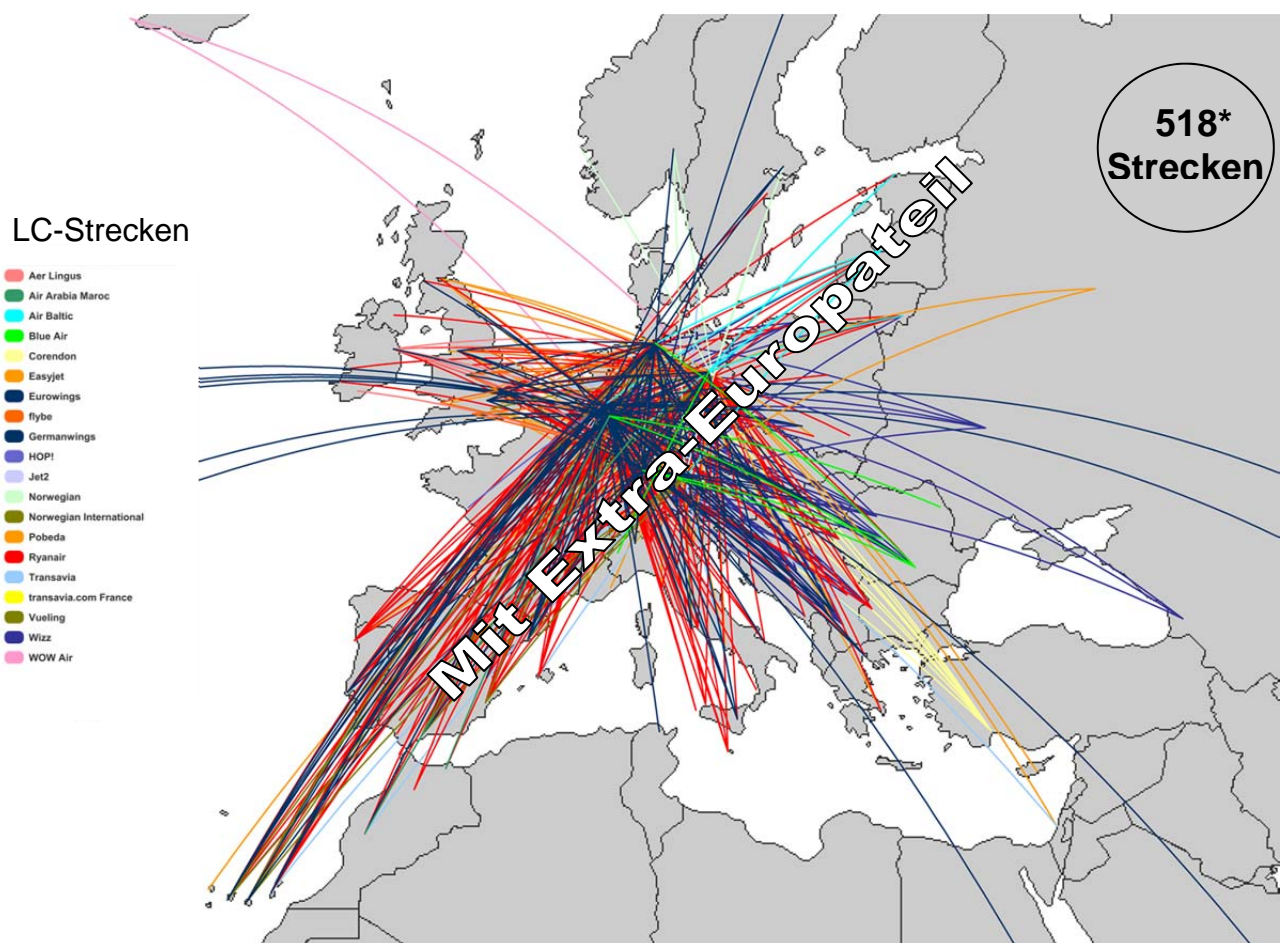




Low Cost Monitor 1/2017

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Frühjahr 2017

* ohne die Low Cost Angebote von Air Berlin (mit Air Berlin: 573 Strecken)

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im Jahr 2016/2017

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 2017. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2016.

Fluggesellschaften

→ Die teilweise oder gänzlich 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. Die Fluggesellschaft Air Berlin hat in einem Brief an die ICAO mitgeteilt, dass sie in den Veröffentlichungen in Zukunft nicht mehr als Low Cost Airline sondern als Full Service Network Carrier geführt werden will. Auf ihren Wunsch soll diese Gesellschaft künftig auch nicht mehr im LC-Monitor explizit als Gesellschaft mit Low Cost Angeboten ausgewiesen werden. Allerdings haben sich die Kriterien, nach denen ein bestimmtes Segment von Air Berlin bisher im Monitor berücksichtigt worden ist, nicht wesentlich verändert. So ist ein Hauptkriterium, ein generell verfügbarer und vom Vorausbuchungszeitpunkt abhängiger geringer Flugpreis auf diversen nationalen und europäischen Strecken immer noch gegeben. Um eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben des Low Cost Monitors zu gewährleisten, soll daher das bisher von Air Berlin betrachtete Segment der preisgünstigen Flugangebote zumindest noch in dieser Ausgabe nachrichtlich erwähnt werden, ansonsten werden auch die Vergangenheitswerte ohne Air Berlin Flüge ausgewiesen. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 18 bzw. 21 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei kann Germanwings/Eurowings in diesem Monitor als eine Gesellschaft betrachtet werden, obwohl Germanwings eine gewisse Zeit lang noch unter eigenem Flugkürzel fliegt, bevor die Flüge vollständig unter Eurowingsflugnummer integriert sind. Auch Transavia und Transavia (France) sowie Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International können zusammen betrachtet werden. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 40 Flugzeuge (A320: 34, A321: 3, A330: 3)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 5 Flugzeuge (A320: 5)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 25 Flugzeuge (B737: 11, D8: 12, C: 2)
(Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte (Euro): 76 Flugzeuge (A319/20/21: 65, B737: 11))
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 24 Flugzeuge (B737: 24)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 10)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 235 Flugzeuge (A319: 133, A320: 102)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 40 Flugzeuge (A320: 33; C: 6; B767:1, (A330: 6))
flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 73 Flugzeuge (D8: 53, E: 20)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 59 Flugzeuge (A319: 43, A320: 16)
HOP! (A5) (www.hop.fr), Flotte: 89 Flugzeuge (ATR: 22, E: 41, CRJ: 25, F: 1)
Iberia Express (I2) (www.iberiaexpress.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A320: 19, A321: 3)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 60 Flugzeuge (B737-300: 49, B757-200: 11)
Norwegian Air Shuttle (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 69 Flugzeuge (B737: 56, B787: 11, A320: 2)
Norwegian Air International (D8) (www.norwegian.no), Flotte: 47 Flugzeuge (B737: 47)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com) Flotte: 12 Flugzeuge (B737: 12)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 365 Flugzeuge (B737: 365)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 23 Flugzeuge (B737: 23)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 22 Flugzeuge (B717: 17, A319: 5)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 102 Flugzeuge (A320: 86, A319: 5; A321: 11)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 71 Flugzeuge (A320: 63, A321: 8)
WOW (WW) (www.wowair.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A320: 2, A321: 7, A330: 3)

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 zählt schon lange 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 Etihad und dem Beitritt zur Luftverkehrsgesellschaftsallianz Oneworld die Ermittlung der Low Cost Strecken schwieriger geworden. Nachdem diese nach eigenen Angaben zufolge u.a. nur noch ein Premium Produkt anbietet, möchte die Gesellschaft nicht mehr als Low Cost Carrier, auch nicht streckenbezogen, klassifiziert werden. Dies geschieht jedoch im Low Cost Monitor schon seit einiger Zeit nicht mehr, seit er sich nicht mehr an den Geschäftsmodellen orientiert, sondern an typischen Merkmalen, wie z.B. generell verfügbaren günstigen Flugpreisen, die in Abhängigkeit von den Vorausbuchungszeitraum variieren. So handelt es sich im Monitor um den Markt der Low Cost Angebote und um die Gesellschaften, die diese preisgünstigen Flugangebote anbieten. Nach diesem Kriterium wäre eigentlich auch weiterhin ein Teil der Air Berlin Flüge zu berücksichtigen, da auch in aktuellen Flugpreisanalysen Flüge von Air Berlin zu einem Flugpreis von 40 Euro angeboten werden (z.B. auf der Strecke Köln – Berlin, bei einem Vorausbuchungszeitraum von 1 Monat). Es soll aber dem Wunsch von Air Berlin insofern nachgekommen werden als im Monitor die bisherigen und aktuellen preisgünstigen Angebote dieser Gesellschaft, sowie Strecken, die diesen entsprechen, nur noch nachrichtlich berücksichtigt werden. Angebote zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika, oder sonstige Interkontverbindungen, sind auch in der Vergangenheit nicht berücksichtigt worden. 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 deshalb keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Idee, ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden 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 recht konstant geblieben. Vor einiger Zeit neu hinzugekommen ist die französische Gesellschaft HOP!. Hierbei handelt es sich um den Zusammenschluss mehrerer ehemaliger Regionalgesellschaften unter den 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 der Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. So scheinen, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France), IAG mit Vueling oder Lufthansa mit Eurowings/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. Neu hinzugekommen sind Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle sowie die russische Pobeda.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit 365 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 mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa: 253; LH Cargo: 16; LH Cityline 58 – davon 5 Langstreckenflugzeuge A340 -). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren relativ konstant über rund 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte, hat ihren Bestand auf 235 Flugzeuge erhöht. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat diese Gesellschaft ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht und kommt Anfang 2017 auf 59 Flugzeuge der Typen A319/320. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 wird die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Angeboten auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika und Asien anbietet. So gibt es im Frühjahr 2017 neben 6 A330 Flugzeugen, die von SunExpress Germany

betrieben werden, noch eine Boeing 767 für den Interkontverkehr, sowie 39 weitere Flugzeuge der Typenklasse A320 und Canadair. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit ebenfalls 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 2017 ist Eurowings/Germanwings mit über 1.800 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland, wobei die Anzahl der Sitzplätze um rund 6% zunahm, die Anzahl der Starts aber um rund 1,5% zurückging. Dies ist u.a. auf die Neuaufnahme von Langstreckenflügen mit großem Fluggerät zurückzuführen. Würden die Low Cost Angebote von Air Berlin noch mit in die Untersuchung einbezogen, so läge diese Gesellschaft mit etwas weniger als 1.800 Starts knapp hinter Eurowings/Germanwings. Während hier die Anzahl der Strecken um 1% und die Zahl der Sitze um 3% zurückging, steigerte sich die Anzahl der Flüge um über 3%.

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 Sommer 2009 fortsetzte. Nach einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts der bis 2013 anhielt. Im Januar 2014 kam es zu einer Wende, es wurden rund 16% mehr Flüge angeboten als 2013. Ähnliches gilt auch für 2015, bevor sich 2016 die Wachstumsraten verringerten. Unter Berücksichtigung der Air Berlin Flüge steigt auch in diesem Jahr die Anzahl der Flüge im Low Cost Sektor um 8,6% auf 5.391 Starts. Ohne diese Flugangebote sind es lediglich 3.613 Flüge, was einem Rückgang von rund 27% entsprechen würde. Würde man auch schon 2016 die Air Berlin Flüge nicht berücksichtigen, so wären es im Januar 2016 rund 3.200 Flüge gewesen. Auf diese Basis bezogen, ergibt sich ein Wachstum der Low Cost Angebote um 11,5%. Das Wachstum der Gesellschaften mit preiswerten Flügen führt u.a. zu einer Erhöhung der Angebote insbesondere an den Flughäfen Hamburg, München oder Berlin-Schönefeld.

Im Ranking folgen Ryanair (777 Flüge) und Easyjet (405 Flüge). Bei Ryanair ist nach starken Rückgängen besonders in den Jahren 2012 bis 2014 seit 2015 ein deutliches Wachstum im Flugangebot festzustellen, welches sich mit über 22% in diesem Winter fortsetzt. Dies wird sogar übertroffen von der Anzahl der angebotenen Strecken, die um rund 25% zugenommen haben. Es gibt deutliche Unterschiede in der Entwicklung dieser Gesellschaft an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair das Flugangebot z.B. in Hamburg oder Berlin gegenüber dem letzten Jahr stark erhöht, dagegen reduziert z.B. in Hahn. Auch bei Easyjet ist im Winter 2017 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 20% gestiegen, wobei die Flughäfen Düsseldorf und Köln nicht mehr angefliegen werden, eine Erhöhung gab es besonders auf den Flughäfen Berlin-Schönefeld und Hamburg. Auf den Plätzen 4 bis 7 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 22%iges Wachstum auf 158 Starts pro Woche kommt, sowie flybe, Transavia/Transavia France und Norwegian. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt deutlich unter 50 Flügen pro Woche. Dabei ist besonders bei Vueling in Deutschland ein Rückgang von rund 29% der Flüge festzustellen.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 18 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 90 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings/Germanwings entfallen 50,2% aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 21,5 % sowie Easyjet mit 11,2 % und Wizz mit 4,4 %. Unter Berücksichtigung des relevanten Segments von Air Berlin sieht die Verteilung anders aus. Da ist Eurowings/Germanwings mit 33,7% führend vor Air Berlin mit 33,0% und Ryanair mit 14,4% Marktanteilen.

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 2017 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 83 Strecken mehr als im Winter 2016, wenn man die Air Berlin Flüge in beiden Fällen außer acht läßt, gleichbedeutend einem Anstieg von 19,1%. Anderenfalls sind es 573 Strecken im Winter 2017, gegenüber 493 Strecken im Winter 2016. Das Streckenwachstum ist insbesondere hervorgerufen durch einen Streckenausbau von Ryanair in Deutschland. Aber auch Transavia hat durch die Einrichtung einer Basis in München zum Wachstum der Low Cost Angebote in Deutschland beigetragen. Allerdings soll diese Basis im Herbst 2017 wieder aufgegeben werden. Gleichzeitig hat mit dem Sommerflugplan 2017 Eurowings in München eine eigene Basis errichtet. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes

vor rund 15 Jahren in den ersten 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 ein positives Streckenwachstum, welches bis Frühjahr 2011 anhielt. Während die folgenden Frühjahrswerte 2012 und 2013 erneut rückläufig waren, gab es 2014 und 2015 wieder ein Wachstum. 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 diversen Rückgängen ab 2011 wird im Winter 2017 mit 171 Ryanair-Strecken der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2011 in einer Winter/Frühjahrsperiode überschritten. Dabei ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode durchzuführen sind und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode zu verwechseln sind, wo die Werte oft deutlich höher liegen.

Auch das Netz von Easyjet erhöhte sich mit 7 neuen Strecken um 10% gegenüber dem Vorjahr.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings/Germanwings durchführen zu lassen, erhöhte sich deren Streckennetz in den vergangenen Jahren stark. Hierbei waren besonders Flughäfen wie Hamburg, Düsseldorf oder Berlin betroffen. Da einige dieser Strecken vorher schon von Lufthansa bedient wurden, gab es hier eine Verschiebung zwischen den Gesellschaften, da sie durch die Übernahme von Germanwings 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). Seit Ende Oktober 2015 gibt es zwischen Lufthansa und Germanwings eine weitere Änderung in ihrer Zusammenarbeit. So werden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge ab Köln angeboten. Gleichzeitig wird die bisherige Germanwings in Eurowings integriert. Damit bieten Eurowings/Germanwings aktuell über 230 Strecken an, was einen Anstieg um über 14% bedeutet. Allerdings zeigt sich bei einer genaueren Betrachtung, dass im Rahmen der Umstrukturierung einige Strecken sowohl unter Eurowingsflugnummer als auch noch unter Germanwingsflugnummer angeboten werden. Schaut man sich nur noch die unterschiedlichen Strecken an, so gibt es zwischen Winter 2016 und Winter 2017 lediglich einen Anstieg von 165 auf 169 verschiedene Strecken oder ein Wachstum von 2,4%. Einen deutlichen Anstieg wird es aber zum Sommerflugplan 2017 geben, wenn Eurowings/Germanwings von der bisherigen Strategie abweicht und erstmalig auch in München eine Basis errichtet, 2018 soll Frankfurt folgen.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gibt es seitdem einen Rückgang und die aktuellen Werte liegen nur noch bei 46 Strecken. Zählt man die Strecken von Air Berlin noch mit, sind es 64. In beiden Fällen ist das ein Rückgang zwischen 3% und 4%. Auf der anderen Seite sind mit Ryanair von Köln/Bonn und Transavia von München aus wieder ausländische Low Cost Carrier im innerdeutschen Luftverkehr tätig, nachdem Ryanair mit Einführung der Luftverkehrssteuer den innerdeutschen Markt verlassen hatte. Zuwächse gab es auch in zahlreiche andere Länder, u.a. auch nach Spanien oder Italien.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich hat zwar zugenommen, ist aber weiterhin recht gering, nur auf rund 100 der insgesamt 518 Strecken konkurrieren 2 oder mehr Low Cost Anbieter. 417 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl (81 %) werden nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen. Allerdings hat der Wettbewerb gegenüber dem letzten Jahr zugenommen, als noch 85% der Strecken von nur einer Airline bedient wurden. Ein Grund liegt darin, dass z.B. Ryanair mittlerweile auch größere Flughäfen verstärkt bedient und es dadurch zu verstärktem Wettbewerb kommt. So wird z.B. die Strecke Hamburg-Mallorca nicht mehr nur von Germanwings befliegen, sondern inzwischen auch von Ryanair. Dieser Wettbewerb hat sich gesteigert, seitdem Ryanair nun auch innerdeutsche Strecken z.B. von Köln nach Berlin befliegt, wo derzeit schon Germanwings und Air Berlin vertreten sind.
- **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden mehr als 3.600 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2017 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 400 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 11,5 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um 16 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um über 19 % angestiegen. Dies bedeutet eine größere Netzausdehnung gegenüber dem Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2017 bei 7 Flügen pro Woche. Dieser

Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 23, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.

- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 3.613 Flügen wurden im Mittel 158 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr etwas gestiegen. 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 einem 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. 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, der im Winterflugplan aber deutlich höher ist als im Sommerflugplan: 29 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 46 Strecken (entspricht 23 Flughafenpaaren) nur knapp 9 % aller Strecken ausmacht.

In den Wintermonaten stehen Großbritannien und Spanien mit rund 590 bzw. 330 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor der Schweiz und Österreich. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Frankreich, Rumänien und Irland vor Polen und Portugal. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 47 Ländern. Ein Ausbau ist in zahlreiche Länder, wie z.B. nach Rumänien erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es erstmalig auch Langstreckenangebote von Eurowings/Germanwings, z.B. in die USA.

- **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 2017 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote. Dies wird sich aber ab dem Sommerflugplan 2017 ändern, wenn u.a. Ryanair und Wizz damit beginnen, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten, Eurowings will im Sommer 2018 folgen. Berlin-Schönefeld weist mit 628 Starts (entspr. 87 % des dortigen Flugaufkommens) einen rund 30% höheren Wert als im Vorjahr auf, was besonders durch den Angebotsausbau von Ryanair an diesem Flughafen hervorgerufen wird; er liegt damit auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Ein besonders starkes Wachstum gab es in Nürnberg, auch hier vorwiegend bewirkt durch Ryanair, die ihr Angebot von rund 7 Flügen pro Woche auf 42 im Jahr 2017 erhöht hat. Damit liegt der Low Cost Anteil in Nürnberg bei rund 35 %. Auf anderen kleineren deutschen Flughäfen, wie z.B. Bremen oder Hahn, hat der Low Cost Verkehr insgesamt abgenommen, auf einigen größeren Flughäfen dagegen, wie z.B. in München, zugenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Niederrhein, Memmingen oder Dortmund fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

Flugpreise

- **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel sowie dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise waren in der Vergangenheit typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthielten 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 75 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 2017 bedient wurden. Durch die relativ gleichbleibende Auswahl an Strecken ist ein Vergleich mit den Ergebnissen vorheriger Analysen möglich. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 28. März 2017 gewählt.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2017 bei den meisten Fluggesellschaften zwischen 40 € und 60 € bei den Bruttopreisen. Dabei haben Ryanair und Wizz trotz verstärkter Präsenz an Großflughäfen die Preise

gegenüber dem letzten Jahr gesenkt. Gründe für Preissenkungen sind u.a. ein steigender Wettbewerb oder auch ein niedriger Ölpreis. Zu Preissteigerungen kann es kommen, wenn z.B. Flughäfen mit höheren Landegebühren angefliegen oder längere Distanzen befliegen werden. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass teurere Gesellschaften lange Zeit einen besseren Service (z.B. kostenlose Getränke oder Zeitschrift) aufwiesen. Allerdings bieten auch Eurowings/Germanwings und Air Berlin seit 2016 Getränke teilweise nur noch gegen Entgelt an.

- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise bei den Low Cost Angeboten variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der für den Folgetag gebucht wird, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 60 € und 170 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und bei den meisten Gesellschaften zwischen ca. 30 € und rund 50 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings geben diese Daten noch keine genaue Auskunft über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen, 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 2016 sind auf den 25 internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 224,4 Mio. Passagiere gezählt worden. 51,1 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 23,0 %. Berücksichtigt man dabei wie in der Vergangenheit, auch einen Teil von Air Berlin, so waren es insgesamt 75,8 Mio. Passagiere oder 33,8%. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, wie Hahn, Niederrhein und Memmingen fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch der Flughafen Berlin-Schönefeld, wird zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt. Keinen Verkehr gibt es mehr am Flughafen Zweibrücken.

Das positive Wachstum der letzten Jahre hat sich auch 2016 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. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Linien-carriern, 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:

Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B767:3, B737:3)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 57 Flugzeuge (B737: 57)

Insgesamt ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung 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, die mittlerweile unter dem Namen Etihad Regional Flüge anbietet und nicht mehr zum Low Cost Sektor zählt. Air One und Wizz Ukraine haben den Betrieb 2014 und 2015 eingestellt. Grund waren hier die politischen Schwierigkeiten. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich aber auch aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen, plant aber künftig Europa wieder anzufliegen. Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der spanischen Volotea und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit mehr als 11.000 Starts im Januar 2017 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot gegenüber dem Vorjahr um mehr als 10% gesteigert hat, wobei das Streckennetz sogar um mehr als 18% gewachsen ist. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 7.000 Starts, die europaweit das Angebot ebenfalls um über 10% ausgedehnt hat. Während bei Ryanair über 320 Strecken hinzu gekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz um rund 110 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft flybe, die ihr Angebot um 13 % auf fast 3.400 Flüge erhöht hat und Norwegian/Norwegian Air International mit 3.190 Starts. Auf Platz 5 mit insgesamt 2.705 Flügen liegt Eurowings/Germanwings. Unter Einbeziehung von Air Berlin folgt das Segment der Low Cost Angebote dieser Gesellschaft mit 2.534 Flügen vor Wizz mit 2.426 Flügen. Den siebenten Rang belegt Vueling mit 2.354 Starts. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 5 Flüge anbietet, sind es bei flybe sogar 11 Flüge.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Intersky den Betrieb einstellen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz immer größer. Auch Ryanair und Easyjet konnten deutlich wachsen. Der Marktanteil von Ryanair liegt bei 28 %. Insgesamt gibt es einen weiteren Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit über 9.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2017 mehr als 1.000 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 4.800 Starts, sowie Italien und Frankreich mit ca. 4.100 bzw. 3.700 Flügen. Auf Rang 5 liegt Deutschland mit 3.613 Start. Betrachtet man die Flüge von Air Berlin mit, so würde Deutschland vor Spanien mit knapp 5.400 Flügen auf dem zweiten Platz liegen.

Von den insgesamt rund 5.700 unterschiedlichen Strecken werden ca. 85 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Inzwischen gibt es aber schon rund 800 Strecken, auf denen 2 und auf rund 100 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen. Das bedeutet, dass auch in Europa der Wettbewerb der Low Cost Carrier auf gleichzeitig beflogenen Strecken zunimmt, aber insgesamt immer noch relativ gering ist.

Durch eine Ausweitung des Angebots besonders von Ryanair (+ 10 %) und Easyjet (+32,7%) aber auch durch die Errichtung einer Basis von Norwegian ist Barcelona im Winter 2017 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa geworden, gefolgt von London-Gatwick, wo ebenfalls Ryanair aber auch Vueling und besonders Norwegian stark gewachsen sind (s. auch Abb. 4). Easyjet, der größte Anbieter von Low Cost Flügen in Gatwick, veränderte hier dagegen das Angebot kaum. Dublin liegt mit 1.299 Starts auf Platz 3 und weist kaum eine Veränderung auf. Es folgt London-Stansted auf Platz 4 mit rund 1.200 LCC Starts pro Woche im Januar 2017, einem der wichtigsten Flughäfen von Ryanair. Dahinter folgen Manchester und Amsterdam mit jeweils rund 830 Starts pro Woche. Der dritte Londoner Flughafen Luton weist 725 Starts auf und befindet sich auf Rang 7. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen fast 3.240 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 mit Berlin-Schönefeld, Düsseldorf, Hamburg und Köln/Bonn auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 400 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Durch den starken Angebotsausbau von Ryanair in Berlin-Schönefeld liegt dieser Flughafen auf Rang 9 in Europa. Es ist festzustellen, dass einige deutsche Flughäfen mit Low Cost Angeboten aufgrund der Umstrukturierung

von Lufthansa und Eurowings/Germanwings eine erhöhte Anzahl an Flügen mit Low Cost Angeboten aufweisen. So werden innerdeutsche und europäische Flüge außer von und nach Frankfurt und München anstelle von Lufthansa nun von Eurowings/Germanwings durchgeführt. Auf der anderen Seite macht sich die Nichtberücksichtigung von Air Berlin in der Betrachtung bemerkbar. Mit Air Berlin liegt Düsseldorf mit 1.008 Starts an fünfter Stelle und Berlin-Tegel mit 866 Starts auf Rang 6.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 29 % der Flüge in einer Winterflugplanperiode (s. Abb. 5). 71 % 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 (siehe folgende Tabelle). So gibt es im März 2017 insgesamt 315 Flüge dieser Gesellschaft auf 36 Strecken nach Nordamerika und Asien. Dies sind über 120 Flüge mehr als im letzten Jahr. Geflogen wird von Stockholm, Kopenhagen, Oslo und London-Gatwick mit Flugzeugen der Marke Boeing 787 mit jeweils 270 bis 290 Sitzplätzen. Seit Mitte 2016 ist als weiterer Abflugort Paris in Europa hinzugekommen, wobei ein direkter Wettbewerb mit Air France besteht. Ziele sind u.a. New York, Los Angeles, Fort Lauderdale und Oakland in Nordamerika sowie Bangkok in Asien.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im März 2017 93 Starts, die in Köln beginnen und nach Bangkok und Phuket in Asien sowie nach Mexiko, Kuba, Mauritius und in die Dominikanische Republik sowie USA führen. Geflogen wird mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen.

	März 17	Starts
Norwegian	Stockholm - Bangkok	11
Norwegian	Copenhagen - Bangkok	8
Norwegian	Oslo - Bangkok	12
Norwegian	Stockholm - Fort Lauderdale	9
Norwegian	Stockholm - New York	16
Norwegian	Stockholm - Las Vegas	4
Norwegian	Stockholm - Los Angeles	6
Norwegian	Stockholm - Oakland	8
Norwegian	Paris - Fort Lauderdale	8
Norwegian	Paris - New York	14
Norwegian	Paris - Los Angeles	9
Norwegian	Copenhagen - Boston	1
Norwegian	Copenhagen - Fort Lauderdale	8
Norwegian	Copenhagen - New York	15
Norwegian	Copenhagen - Las Vegas	3
Norwegian	Copenhagen - Los Angeles	9
Norwegian	Copenhagen - Orlando	1
Norwegian	Copenhagen - Oakland	1
Norwegian	London - Boston	18
Norwegian	London - Fort Lauderdale	12
Norwegian	London - New York	31
Norwegian	London - Las Vegas	7
Norwegian	London - Los Angeles	22
Norwegian	London - Orlando	5
Norwegian	London - Oakland	13
Norwegian	Oslo - Boston	1
Norwegian	Oslo - Fort Lauderdale	9
Norwegian	Oslo - New York	18
Norwegian	Oslo - Las Vegas	3
Norwegian	Oslo - Los Angeles	5
Norwegian	Oslo - Orlando	5
Norwegian	Oslo - Oakland	1
Norwegian	Stockholm - San Juan	5
Norwegian	Copenhagen - San Juan	5
Norwegian	London - San Juan	8
Norwegian	Oslo - San Juan	4
Eurowings	Cologne/Bonn - Mauritius	9
Eurowings	Cologne/Bonn - Bangkok	9
Eurowings	Cologne/Bonn - Phuket	14
Eurowings	Cologne/Bonn - Miami	12
Eurowings	Cologne/Bonn - Cancun	9
Eurowings	Cologne/Bonn - Havana	5
Eurowings	Cologne/Bonn - Puerto Plata	8
Eurowings	Cologne/Bonn - Punta Cana	13
Eurowings	Cologne/Bonn - Varadero	14
Gesamt		408

Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

15 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt derzeit in einem Umbruch. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low Cost Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002, setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich - mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1** des deutschen Low Cost Verkehrs bezeichnen, die durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte Streckenveränderung.

Seitdem beginnt eine Zeit neuer Konzepte. Mit der Überlegung von Lufthansa 2013/2014, alle nationalen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München auf die Tochter **Germanwings** zur „**Neuen Germanwings**“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low Cost Verkehr, der Beginn einer neuen Entwicklungsphase, der **Phase 2**, in Deutschland. Durch die Umwandlung kam es zunächst zu einem sprunghaften Anstieg der Low Cost Strecken, gleichzeitig wurden aber auch neue Strecken eingerichtet sowie bestehende geschlossen.

Nachdem **Transavia** im Jahr 2016 in München eine Basis errichtet hatte und mit der Strecke München-Berlin auch innerdeutschen Low Cost Verkehr angeboten hat, ändert **Germanwings** seine bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. Nun errichtet Germanwings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München und will ab 2018 dann auch Frankfurt anfliegen, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können.

Möglich wird dies u.a. durch die Veränderung bei einer anderen Gesellschaft, bei **Air Berlin**, eine Gesellschaft, die durch den Kauf verschiedener Gesellschaften (z.B. DBA) und eigener Aktivitäten (z.B. Mallorca-Shuttle/City-Shuttle) schon früh in den Markt der Low Cost Verkehre eingegriffen hatte. Mit der Übernahme weiterer Gesellschaften (z.B. LTU) entwickelte sich diese Gesellschaft immer mehr zu einem Hybridcarrier mit verschiedenen Geschäftsmodellen. Dies führte u.a. zu wirtschaftlichen Problemen und es folgten verschiedene Konsolidierungsprogramme. Im Jahr 2016 wurde schließlich entschieden, dass sich Air Berlin künftig auf den Langstreckenluftverkehr ab Düsseldorf und Berlin mit entsprechenden Zubringerverkehren konzentrieren will. Der bisherige Ferienflugverkehr wird in eine neue Gesellschaft zusammen mit TUIfly und Etihad eingebracht. Flugzeuge, die bisher auf anderen vorwiegend Städteverbindungen eingesetzt waren, werden ab 2017 an den Wettbewerber Eurowings verleast, der nun über ein zusätzliches großes Potential an Flugzeugen verfügt und diese u.a. nutzen kann, um in München eine neue Basis zu errichten. Von dieser Basis wird im Sommer 2017 u.a. erstmalig wieder der Flughafen Weeze angefliegen. Möglicherweise ist dies gedacht, um im Vorfeld zu verhindern, dass der dort ansässige Hauptnutzer des Flughafens, Ryanair, weitere innerdeutschen Strecken, z.B. von dort nach München ausbaut.

Aber nicht nur Germanwings arbeitet an neuen Konzepten, auch andere Gesellschaften verändern ihre Geschäftsphilosophie. Während **Ryanair** in der ersten Phase der Low Cost Entwicklung vorwiegend von kleineren Flughäfen aus operierte, ist seit einiger Zeit ein Trend festzustellen Basen auch auf größeren Flughäfen zu errichten bzw. auszubauen. Waren es in den Jahren 2015 und 2016 besonders die Flughäfen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld sind es aktuell weiterhin Berlin-Schönefeld sowie Hamburg und Nürnberg. Mit dem Ausbau in Köln begann Ryanair mit der Verbindung nach Berlin auch wieder innerdeutschen Low Cost Verkehr anzubieten, den die Gesellschaft 2011 mit der Einführung der Luftverkehrssteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellt man sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den man lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wird seit dem Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit vier Strecken bedient und soll zum Winter 2017 auf über 20 Strecken ausgebaut werden. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Gleichzeitig will man den Flugpreis weiter senken und seine Einnahmen durch andere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) weiter steigern.

Wizz, eine Fluggesellschaft mit Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen Verkehre anbietet, fliegt ab Sommer 2017 auch den Flughafen Frankfurt an, so dass dieser Flughafen, der bisher von den Low Cost Carriern, u.a. aufgrund seiner

hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen weitgehend gemieden worden ist nun auch im Low Cost Segment Angebote vorhält. Aufgrund seines großen Einzugsgebietes, seiner vielen Umsteigemöglichkeiten und der rückläufigen Flugbewegungen dort wird dieser Flughafen für Low Cost Carrier zunehmend attraktiver. Außer in London findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam oder Kopenhagen bei über 20% liegen. Selbst in Paris, Wien oder Madrid liegt der Anteil noch deutlich über 10%.

Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll und in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von Langstrecken Low Cost Verkehre ab Köln nach Asien und Amerika, die sie seitdem konsequent ausbauen. Dabei wird inzwischen auch schon darüber nachgedacht in Zukunft auch von anderen deutschen Standorten wie von Düsseldorf oder Berlin aus zu Interkontzielen zu starten.

Allerdings hat schon im Jahr 2013 mit der Auslieferung eines neuen Flugzeugtyps der B787, **Norwegian** damit begonnen, Langstrecken Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika anzubieten. Auch dieser Markt wird seitdem permanent ausgebaut, nach den Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gibt es seit einiger Zeit Interkontflüge nach Amerika von Norwegian ab London und Paris sowie ab diesem Jahr von Barcelona. Mit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max in diesem Jahr soll es möglich sein, auch nicht so aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Geplant sind Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York. Mit der aktuellen Errichtung einer Basis in Düsseldorf sollen ab 2018 dann von dort auch Langstrecken Low Cost Verkehre angeboten werden. Hier würden sich sicher auch Umsteigeverkehre ergeben.

Low Cost Verkehre in Deutschland

Rang	Fluggesellschaft	01/2017			01/2016			Veränderung (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings/Germanwings	1.815	262.975	231	1.844	247.510	202	-1,6	6,2	14,4
	<i>Air Berlin (LCC)</i>	<i>1.778</i>	<i>234.260</i>	<i>90</i>	<i>1.725</i>	<i>242.192</i>	<i>91</i>	<i>3,1</i>	<i>-3,3</i>	<i>-1,1</i>
	<i>Germanwings</i>	<i>1.231</i>	<i>178.252</i>	<i>141</i>	<i>1.368</i>	<i>198.448</i>	<i>131</i>	<i>-10,0</i>	<i>-10,2</i>	<i>7,6</i>
2	Ryanair	777	146.853	171	635	120.015	136	22,4	22,4	25,7
	<i>Eurowings</i>	<i>584</i>	<i>84.723</i>	<i>90</i>	<i>476</i>	<i>49.062</i>	<i>71</i>	<i>22,7</i>	<i>72,7</i>	<i>26,8</i>
3	Easyjet	405	66.228	72	339	55.524	65	19,5	19,3	10,8
4	Wizz	158	28.456	62	130	23.400	48	21,5	21,6	29,2
5	flybe	119	9.776	14	84	7.462	9	41,7	31,0	55,6
6	Transavia/Transavia (France)	72	11.528	20	12	1.948	2	500,0	491,8	900,0
7	Norwegian Air	69	12.891	18	38	7.068	8	81,6	82,4	125,0
	<i>Transavia</i>	<i>69</i>	<i>10.961</i>	<i>19</i>	<i>8</i>	<i>1.192</i>	<i>1</i>	<i>762,5</i>	<i>819,5</i>	<i>1800,0</i>
8	Aer Lingus	45	6.750	6	39	6.696	6	15,4	0,8	0,0
9	Vueling	40	6.424	9	56	10.044	13	-28,6	-36,0	-30,8
10	Air Baltic	38	3.870	7	36	3.516	6	5,6	10,1	16,7
	<i>Norwegian Air Shuttle</i>	<i>38</i>	<i>7.032</i>	<i>7</i>	<i>38</i>	<i>7.068</i>	<i>8</i>	<i>0,0</i>	<i>-0,5</i>	<i>-12,5</i>
	<i>Norwegian Air International</i>	<i>31</i>	<i>5.859</i>	<i>11</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>
11	Blue Air	17	2.850	6	9	1.432	3	88,9	99,0	100,0
12	Corendon	16	2.880	9	1	189	1	1500,0	1423,8	800,0
13	Pobeda	14	2.646	2	0	0	0	---	---	---
14	WOW	12	1.800	2	3	450	1	300,0	300,0	100,0
15	HOP!	7	350	1	5	250	1	40,0	40,0	0,0
16	Jet2	5	740	1	5	740	1	0,0	0,0	0,0
17	Air Arabia Maroc	4	720	2	4	648	2	0,0	11,1	0,0
	<i>Transavia (France)</i>	<i>3</i>	<i>567</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>756</i>	<i>1</i>	<i>-25,0</i>	<i>-25,0</i>	<i>0,0</i>
	Summe	3.613	567.737	633	3.240	486.892	504	11,5	16,6	25,6
		(5.391)	(801.997)	(723)	(4.965)	(729.084)	(595)	(8,6)	(10,0)	(21,5)

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; Werte mit Air Berlin in Klammern)**

* durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

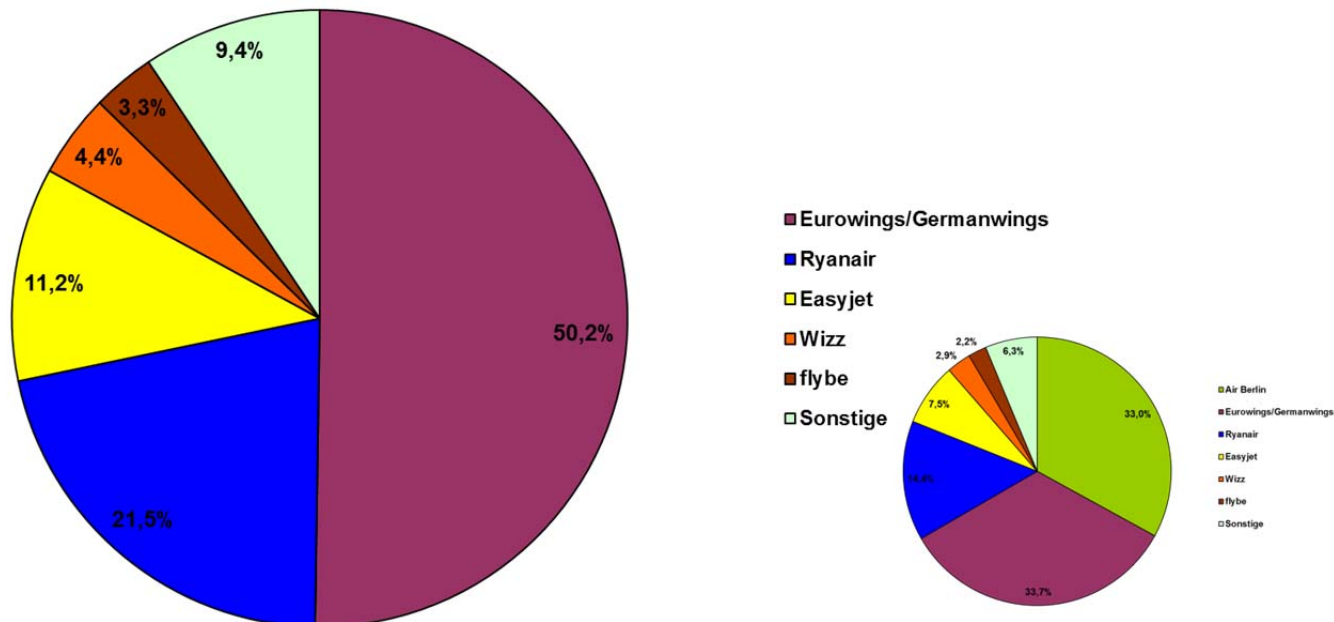


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2017; ohne und mit Air Berlin)**

Low Cost Verkehre in Deutschland

		01/2017			01/2016			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.046	152.032	46	1.086	151.816	48	-3,7	0,1	-4,2
2	Großbritannien	592	87.697	62	526	76.095	59	12,5	15,2	5,1
3	Spanien	330	57.998	85	261	46.462	67	26,4	24,8	26,9
4	Italien	285	47.729	58	248	40.905	48	14,9	16,7	20,8
5	Schweiz	175	26.842	12	151	20.830	10	15,9	28,9	20,0
6	Österreich	134	19.986	14	103	15.186	12	30,1	31,6	16,7
7	Frankreich	128	19.137	16	111	15.126	14	15,3	26,5	14,3
8	Rumänien	78	13.978	25	45	7.412	16	73,3	88,6	56,3
9	Irland	76	12.474	12	68	12.087	13	11,8	3,2	-7,7
10	Polen	65	11.097	15	76	11.851	17	-14,5	-6,4	-11,8
11	Portugal	64	11.352	21	58	10.623	18	10,3	6,9	16,7
12	Belgien	63	10.815	3	53	8.155	2	18,9	32,6	50,0
13	Ungarn	58	9.504	9	42	6.410	7	38,1	48,3	28,6
14	Lettland	47	6.048	10	52	6.852	11	-9,6	-11,7	-9,1
15	Schweden	47	7.576	7	49	6.249	8	-4,1	21,2	-12,5
16	Niederlande	46	7.029	5	49	7.708	4	-6,1	-8,8	25,0
17	Norwegen	39	6.234	4	42	6.612	5	-7,1	-5,7	-20,0
18	Bulgarien	37	6.849	8	11	1.980	4	236,4	245,9	100,0
19	Griechenland	37	6.420	8	29	4.842	8	27,6	32,6	0,0
20	Serbien	26	4.326	12	13	2.058	7	100,0	110,2	71,4
21	Tschechien	25	3.480	3	25	2.382	3	0,0	46,1	0,0
22	Dänemark	25	4.188	3	17	2.967	2	47,1	41,2	50,0
23	Marokko	20	3.699	10	20	3.645	10	0,0	1,5	0,0
24	Mazedonien	20	3.600	9	16	2.880	7	25,0	25,0	28,6
25	Türkei	16	2.880	9	1	189	1	1500,0	1423,8	800,0
26	Kroatien	15	2.160	5	15	2.166	5	0,0	-0,3	0,0
27	Litauen	15	2.454	6	15	2.433	5	0,0	0,9	20,0
28	Rußland	14	2.646	2	5	720	1	180,0	267,5	100,0
29	Bosnien	12	2.052	6	10	1.692	5	20,0	21,3	20,0
30	Island	12	1.800	2	3	450	1	300,0	300,0	100,0
31	Ukraine	11	1.980	5	9	1.620	4	22,2	22,2	25,0
32	Malta	8	1.512	4	0	0	0	---	---	---
33	Israel	7	1.247	2	4	612	2	75,0	103,8	0,0
34	Dom. Republik	5	1.164	2	4	897	2	25,0	29,8	0,0
35	Thailand	5	1.335	2	4	1.068	2	25,0	25,0	0,0
36	Kuba	4	1.068	2	2	534	1	100,0	100,0	100,0
37	Estland	4	606	2	2	378	1,0	100,0	60,3	100,0
38	Georgien	4	720	3	0	0	0	---	---	---
39	Montenegro	4	738	2	0	0	0	---	---	---
40	Slovakei	3	567	1	7	1323	1	-57,1	-57,1	0,0
41	Zypern	2	360	1	2	312	1	0,0	15,4	0,0
42	Mauritius	2	534	1	0	0	0	---	---	---
43	Mexiko	2	420	1	2	420	1	0,0	0,0	0,0
44	Oman	2	726	1	0	0	0	---	---	---
45	USA	2	534	1	0	0	0	---	---	---
46	Tunesien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
47	VAE	0	0	0	3	801	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	3.613 (5.391)	567.737 (801.997)	518 (573)	3.240 (4.965)	486.892 (729.084)	435 (493)	11,5 (8,6)	16,6 (10,0)	19,1 (16,2)

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet; jeweils ohne Air Berlin; Gesamtwerte mit Air Berlin in Klammern)**

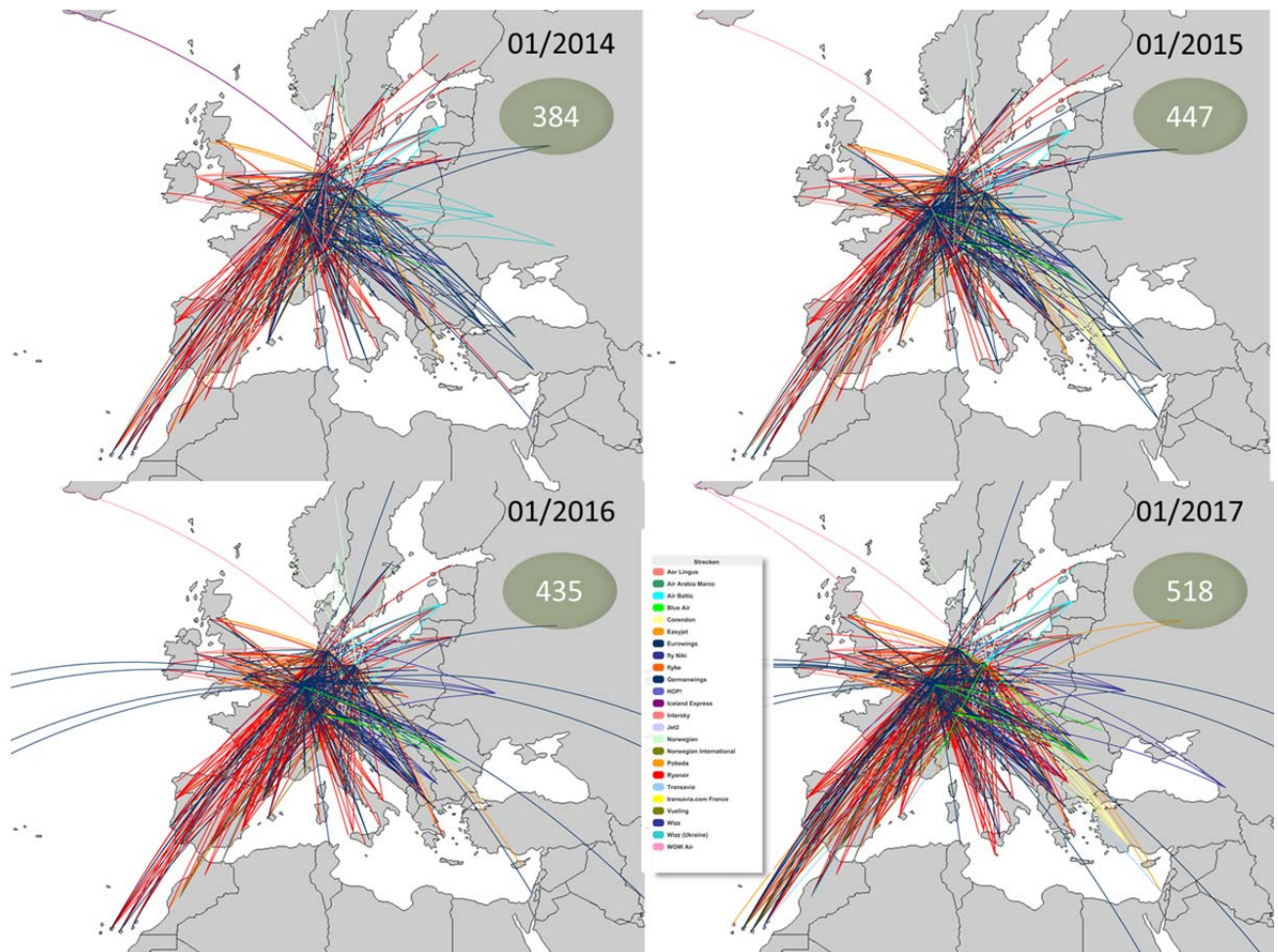


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen (ohne Air Berlin)

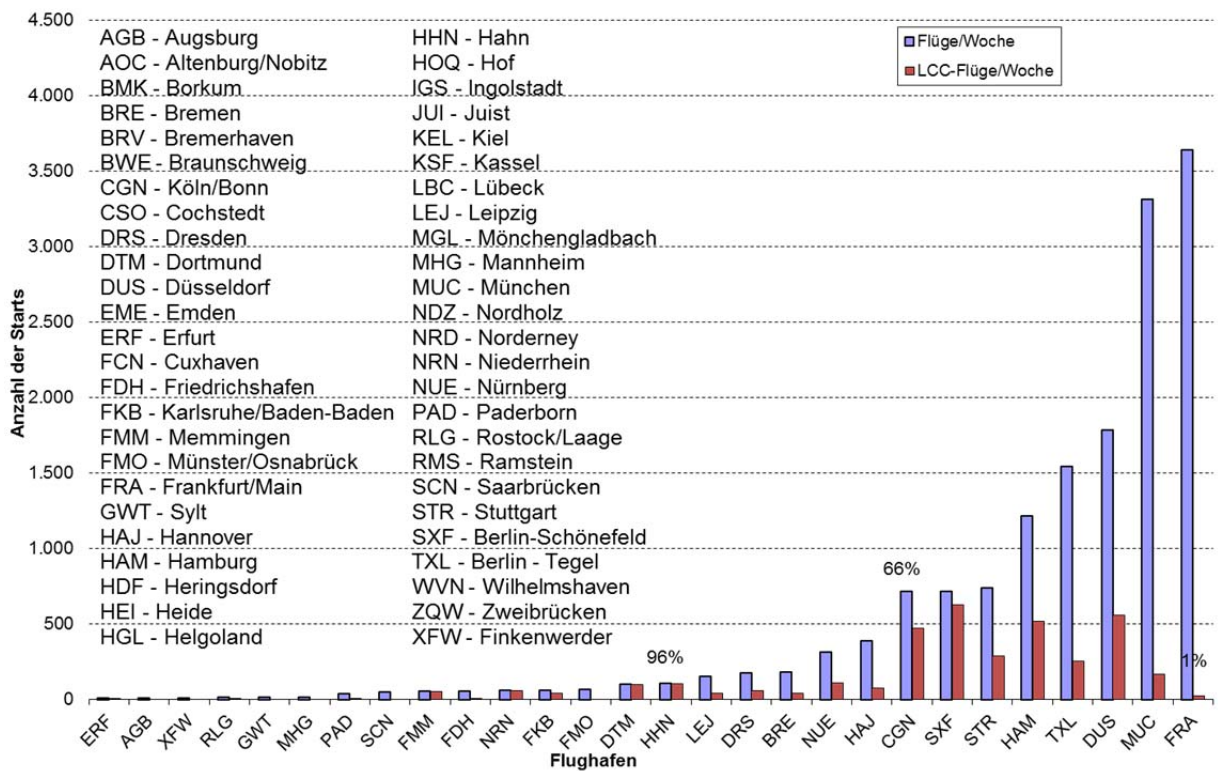


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2017 (ohne Air Berlin)

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2016 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
SXF	11.638	10.055	86,4
CGN	11.896	7.389	62,1
HAM	16.194	6.097	37,7
DUS	23.511	5.431	23,1
STR	10.604	4.074	38,4
TXL	21.251	3.364	15,8
MUC	42.173	2.804	6,6
HHN	2.513	2.511	99,9
NRN	1.853	1.853	100,0
DTM	1.919	1.808	94,2
FMM	969	962	99,3
BRE	2.569	955	37,2
HAJ	5.395	788	14,6
NUE	3.470	746	21,5
FKB	1.102	694	63,0
FRA	60.686	539	0,9
DRS	1.658	497	29,9
LEJ	2.177	350	16,1
LBC	76	76	100,0
RLG	152	39	25,5
FDH	521	37	7,0
SCN	401	0	0,1
FMO	779	0	0,0
PAD	698	0	0,0
ERF	229	0	0,0
ZQW	0	0	0,0
Gesamt (Gesamt mit AB-LCC)	224.434 (224.434)	51.067 (75.828)	22,8 (33,8)

Tabelle 3: Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2016 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2017		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	11.054	2.089.206	2.048
2	Easyjet	6.945	1.149.372	1.104
3	flybe	3.393	238.507	313
4	Norwegian/Norwegian Air	3.190	600.291	539
5	Eurowings/Germanwings	2.705	392.231	404
	<i>Air Berlin (LCC)</i>	<i>2.534</i>	<i>343.724</i>	<i>172</i>
6	Wizz	2.426	439.688	840
7	Vueling	2.354	381.114	392
	Norwegian	2.054	385.587	286
	Germanwings	1.746	252.860	240
8	HOP!	1.569	116.568	116
9	Aer Lingus	1.412	179.881	138
	Norwegian Air International	1.136	214.704	253
	Eurowings	959	139.371	164
10	Transavia/Transavia France	897	161.373	211
11	Air Baltic	737	67.766	85
	Transavia	651	114.879	152
12	Blue Air	542	86.995	131
13	Pobeda	370	69.930	61
14	Jet 2	330	57.198	142
	Transavia.France	246	46.494	59
15	Volotea	228	28.474	82
16	WOW	162	28.100	33
17	Blue Panorama	118	19.749	22
18	flydubai	100	17.400	19
19	Air Arabia Maroc	88	15.840	33
20	Corendon/Corendon Dutch	83	14.940	50
	Corendon	67	12.060	38
	Corendon Dutch	16	2.880	12
	Summe	38.703 (41.237)	6.154.623 (6.498.347)	6.763 (6.935)

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2017 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet; ohne Berücksichtigung von Air Berlin; in Klammern einschließlich Air Berlin)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	01/2017		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	9.193	1.273.621	1.034
2	Spanien	4.807	845.773	787
3	Italien	4.144	722.530	658
4	Frankreich	3.684	479.902	490
5	Deutschland	3.613	567.737	518
6	Irland	1.588	249.216	160
7	Norwegen	1.303	241.239	149
8	Niederlande	1.159	186.385	161
9	Polen	1.030	188.700	277
10	Schweiz	892	145.414	129
11	Portugal	816	147.237	149
12	Rumänien	711	126.593	165
13	Schweden	693	125.503	112
14	Belgien	636	113.090	101
15	Dänemark	621	108.627	74
16	Lettland	418	46.285	56
17	Griechenland	412	76.034	51
18	Rußland	394	70.638	64
19	Ungarn	379	67.895	78
20	Österreich	338	53.461	67
21	Tschechien	230	38.608	38
22	Finnland	225	38.998	33
23	Bulgarien	218	40.014	52
24	Litauen	216	33.884	55
25	Island	154	28.193	31
26	Malta	116	21.739	45
27	Zypern	95	16.258	33
28	Slovakei	76	14.085	24
29	Serbien	71	12.210	31
30	Estland	67	7.377	11
31	Mazedonien	59	10.608	25
32	Ukraine	58	9.060	16
33	Türkei	53	9.516	26
34	Albanien	52	8.684	9
35	Luxemburg	42	5.694	8
36	Georgien	28	4.951	12
37	Bosnien	26	4.560	14
38	Aserbajdschan	15	2.676	3
39	Kroatien	15	2.160	5
40	Slowenien	15	2.556	4
41	Moldawien	13	2.340	5
42	Montenegro	10	1.854	5
43	Gibraltar	9	1.452	3
44	Armenien	6	1.044	1
45	Weißrussland	3	222	1
	Summe	38.703	6.154.623	5.770

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2017. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet; ohne Berücksichtigung von Air Berlin)**

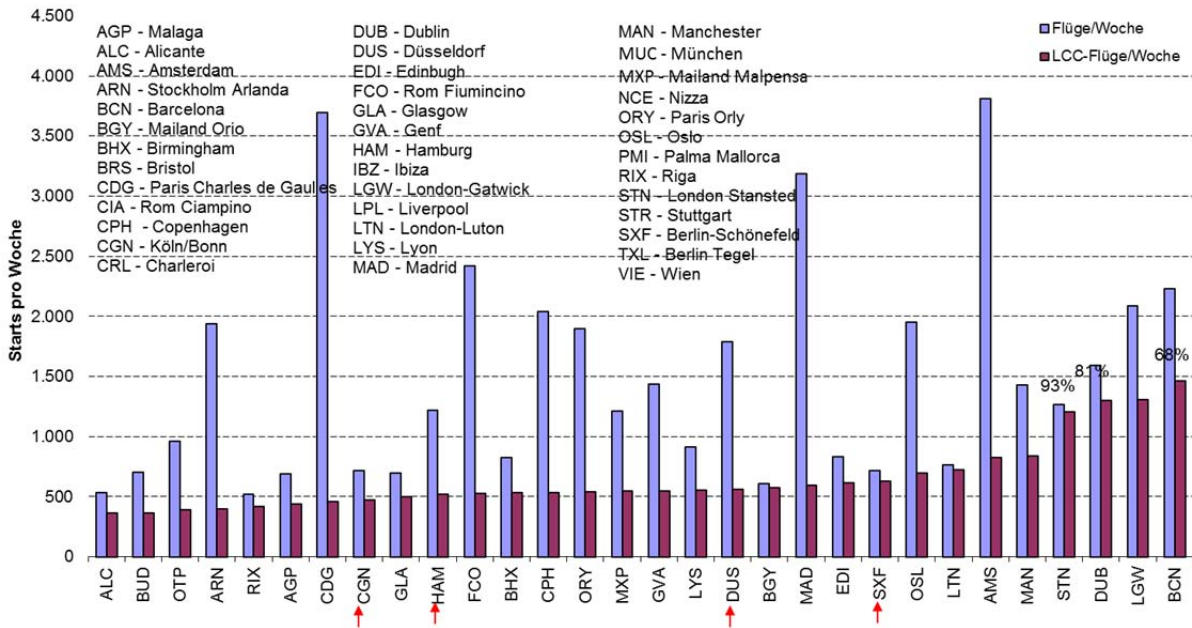


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2017 (ohne Berücksichtigung der Angebote von Air Berlin)

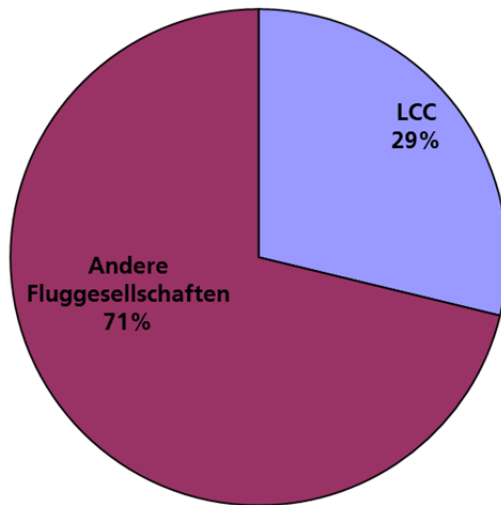


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2017 (ohne Air Berlin)

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