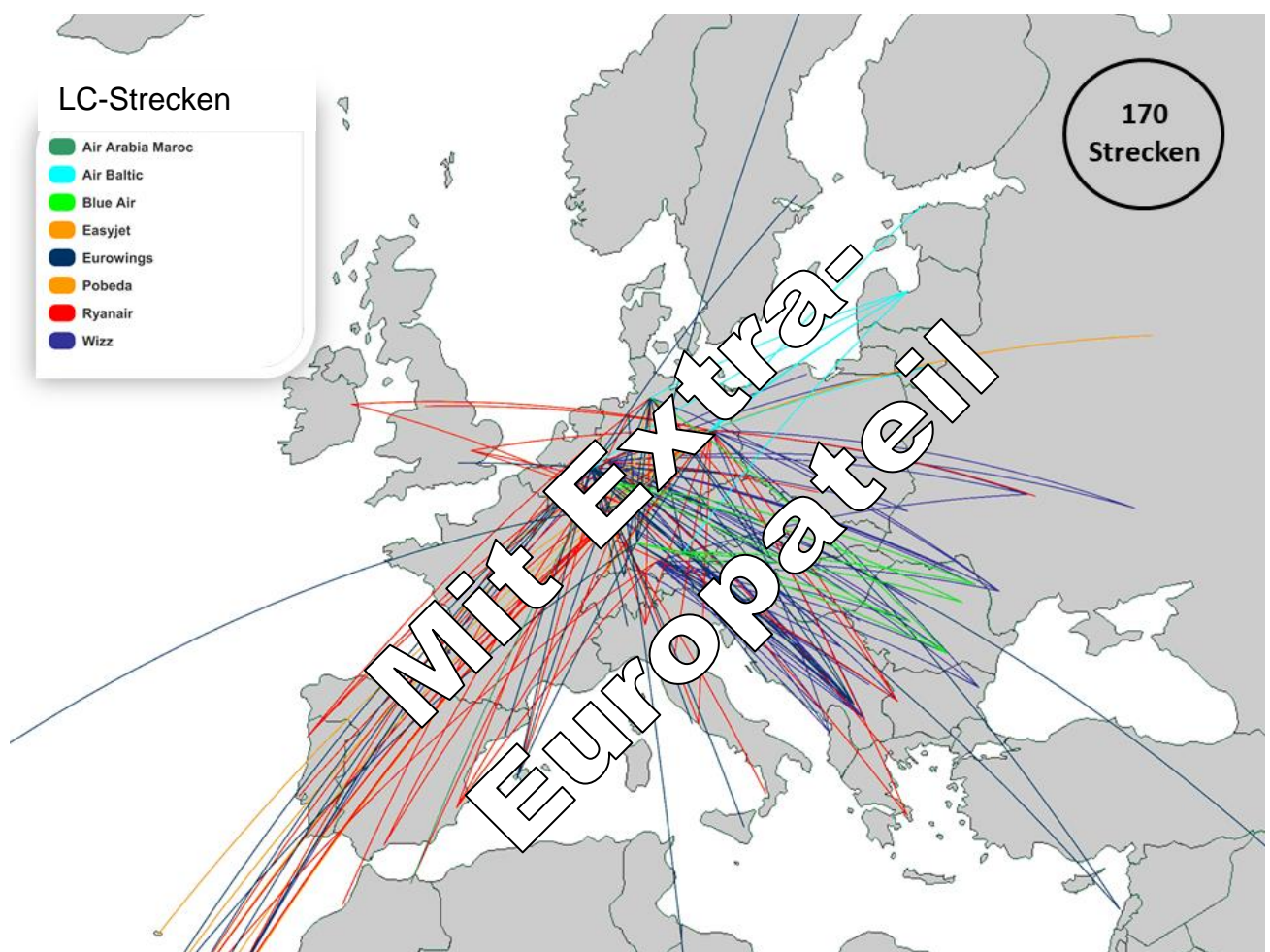


Low Cost Monitor 1/2021

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Frühjahr 2021

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im Jahr 2020/2021

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit vielen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich (Winter/Frühjahr) und (Sommer/Herbst) 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 2021. Die Passagierangaben beziehen sich auf das Jahr 2020. Aufgrund der Corona-Pandemie ist neben dem Linienverkehr auch der Low Cost Verkehr zeitweise fast vollständig zum Erliegen gekommen. Aufgrund kurzfristiger Flugplanänderungen und unvorhergesehener Flugausfälle haben die Flugplandaten, die einem großen Teil der Analysen zugrunde liegen, nur eine eingeschränkte Aussagekraft, sie zeigen jedoch etwas über die Planungen der Gesellschaften. So kann es durchaus Abweichungen zwischen den vorab veröffentlichten Flugplänen und den tatsächlich durchgeführten Flügen geben. Teilweise, auch aufgrund von Flugverboten, konnten Fluggesellschaften ihre Planungen gar nicht erfüllen. Daher sind die Angaben dieses Berichtes nicht unbedingt vergleichbar mit denen vorheriger Ausgaben. Um die lange Zeitreihe der Angaben in den bisher veröffentlichten Low Cost Monitoren nicht zu unterbrechen, sollen in dieser Krise jedoch zumindest Tendenzen und Planungen aufgezeigt werden, auch wenn sie mit einer Unsicherheit behaftet sind.

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 mehr und mehr 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 derzeit 8 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei sind die Flüge von Germanwings seit 2018 in Eurowings integriert. Während in den vergangenen Jahren verstärkt Tochtergesellschaften gegründet worden sind, sind in diesem Frühjahr fast ausschließlich die Muttergesellschaften an den Flughäfen vertreten. Grundsätzlich können Flüge von Eurowings und Eurowings Europe sowie von Corendon und Corendon (Europe) zusammen betrachtet werden. Ähnliches gilt für Easyjet mit den Tochtergesellschaften Easyjet Switzerland und Easyjet Europe, sowie Ryanair und die Tochter Malta Air, da die Töchter nur von Easyjet bzw. Ryanair abhängig unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, bzw. die Gesellschaften in verschiedenen Staaten ihren Geschäftssitz haben, was u.a. auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist. Von Norwegian, die bis Anfang 2020 noch verschiedene Tochtergesellschaften wie Norwegian Air Shuttle, Norwegian International, Norwegian Sweden, Norwegian Norway hatte, verkehren zur Zeit nur Norwegian Air Shuttle und Norwegian Sweden, allerdings im Moment nicht mehr von Deutschland aus. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 9)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 24 Flugzeuge (A220: 24)
Blue Air (OB) (www.blueairweb.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 11)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 101 Flugzeuge (A319: 26, A320: 69, A321:6)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 38 Flugzeuge (A319: 11, A320: 26, B737: 1)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com), Flotte: 30 Flugzeuge (B737: 30)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 258 Flugzeuge (B737: 258); inkl. Malta Air: (B737: 378)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 100 Flugzeuge (A320: 70, A321: 29, A330: 1)

(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. So könnten 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 mitberücksichtigt worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Erfassung. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Low Cost Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt hat sich die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Winter deutlich verringert. In den vergangenen Jahren haben mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, z.B. Lufthansa mit Eurowings, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France) oder IAG mit Vueling, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Kurz vor der Pandemie hat Ryanair in Malta mit Malta Air eine neue Fluggesellschaft gegründet, die einen Großteil der Flüge ab Deutschland übernehmen soll aber weiter unter dem Dach von Ryanair fliegt. Einige Zeit flog mit Norwegian Air International ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle Low Cost-Angebote, welches jedoch aktuell nicht mehr im deutschen Flugplan vertreten ist. Auch Scoot, eine Gesellschaft aus Singapur, die in der Vergangenheit Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien angeboten hat, ist derzeit in Deutschland nicht aktiv.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften stark gesunken. Allerdings ist die Betrachtung auch unübersichtlicher geworden, da mehrere Gesellschaften begonnen haben, u.a. wegen des Brexits, Tochtergesellschaften zu gründen und innerhalb dieser die Flugzeuge zu verschieben. Ryanair verfügt mit 258 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen und weiteren 120 Flugzeugen bei Malta Air über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 124; LH-Cargo: 14; LH-Cityline 41). Auch Easyjet, die als zweite große Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte und ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen verteilt hat, verringerte insgesamt ihren aktuellen Bestand. Insgesamt hat Easyjet (U2) selbst „nur“ noch 101 Flugzeuge. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat Germanwings ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert worden, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Flügen auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika, Südafrika und Asien angeboten hat, die in der Coronakrise jedoch eingestellt werden mussten. Nach einer leichten Erholung des Luftverkehrs im Sommer 2020 wollte Eurowings ab Herbst 2020 wieder Langstreckenverkehre ab Frankfurt anbieten und dafür Flugzeuge der Klasse A330 von Brussels einsetzen. Weitere 38 Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321 und 8 bei Eurowings Europe stehen aktuell im Dienst. Darüber hinaus wird auch noch auf Flugzeuge von Partnerairlines zurückgegriffen. Bisher war in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügte und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbot, die aber aufgrund der Corona-Pandemie und einer Strategieänderung seit Januar 2021 nicht mehr stattfinden. Neu war auch, dass Norwegian vor einiger Zeit B737Max8 Flugzeuge, ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt hatte, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp seit dem Frühjahr 2019 nicht mehr zum Einsatz kamen. Generell ist aufgrund von Änderungen und Anpassungen dieses Flugzeug bei den Zulassungsbehörden FAA und EASA seit Januar 2021 wieder zugelassen.

Unterschiede in der Anzahl der Flugzeuge je Gesellschaft zu vorherigen Ausgaben des Monitors können dadurch entstehen, dass die Gesellschaften u.a. wegen des Brexits und der damit verbundenen Verkehrsrechtproblematik oder aufgrund anderer Überlegungen eigene Neugründungen von Gesellschaften durchführen und so zwischen den Gesellschaften ihre Flugzeuge verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich wird. Zahlreiche Flugzeuge der Gesellschaften befinden sich aufgrund des derzeit stark eingeschränkten Luftverkehrs auf Parkposition, werden ausgemustert, und Bestellungen werden zurückgenommen.

→ **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der geplanten Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2021 ist Eurowings mit 292 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in

Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies einen Rückgang um rund 87 %.

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. Nach einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 gab es bis Anfang 2019 im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. 5.325 Starts im Frühjahr 2019 bedeuteten zuletzt einen Anstieg von über 10 % gegenüber 2018. Seit Sommer 2019 folgte dann jedoch nach langer Zeit erstmalig ein Rückgang um 1 %, der sich im Winter 2020 mit Beginn der Corona-Krise um über 13 % Rückgang fortsetzte. In diesem Jahr liegt der Rückgang bei den Plandaten bei fast 90 %, dies bedeutet nur noch rund 500 geplante Starts. Effektiv kann der Rückgang noch höher sein, da zahlreiche geplante Flüge aufgrund kurzfristiger Anpassungen und neuer Reisebeschränkungen nicht durchgeführt werden konnten.

Im Ranking folgen Wizz (82 Flüge) und Ryanair (77 Flüge). Bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit Sommer 2019 ein starker Rückgang bei den Flugangeboten festzustellen, welcher sich mit über 90 % in diesem Winter fortsetzt. Dabei gab es in der Vergangenheit deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair den Flughafen Frankfurt 2017 neu in den Flugplan aufgenommen und ihn zu einer ihrer wichtigsten Basen in Deutschland ausgebaut. Mit Düsseldorf, München und Berlin-Tegel sind in der Vergangenheit weitere Großflughäfen in den Ryanair-Flugplan aufgenommen worden. Im Sommer 2020 gab es eine weitere Verschiebung. So wurde der Flughafen Weeze ausschließlich von Malta Air angefliegen. Ein Grund für den Angebotsrückgang im letzten Jahr war zunächst u.a. das Flugverbot der B737Max, die bei mehreren Gesellschaften einen Teil der Flotte bilden, dieses Jahr führt die Corona-Pandemie zu drastischen Rückgängen. Easyjet hat im Winter 2021 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um 98 % auf 15 Flüge verringert.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Mit über 58 % Marktanteil bei den geplanten Flügen dominiert auch im Krisenwinter 2021 Eurowings mit den meisten Low Cost Verbindungen. Zusammen mit Wizz und Ryanair vereinen die drei Carrier derzeit rund 90 % des deutschen Marktes auf sich.

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 nur noch 170 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Januar 2021 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten. Dies sind über 500 Strecken weniger als im Winter 2020, gleichbedeutend einem Rückgang von 75 %. Die Streckenreduzierung ist besonders hervorgerufen durch einen Streckenrückgang bei den großen Gesellschaften Eurowings, Easyjet und Ryanair. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor mehr als 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzugekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft mit entsprechendem Nachfragerückgang 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. Seitdem stieg die Anzahl der Strecken wieder an und erreichte 2019 sowohl in einem Sommerflugplan (940 Strecken) als auch in einem Winterflugplan einen Höchstwert mit 699 unterschiedlichen Strecken. Trotz hoher Streckenreduzierungen liegt Eurowings mit 53 angebotenen Strecken in auf Platz 1 im Januar 2021. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode durchgeführt werden, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle innerdeutschen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings 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; diese Strecken sind nur infolge der Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt worden. 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 wurden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge zunächst ab Köln, danach ab Düsseldorf und auch von München und Frankfurt angeboten. Gleichzeitig begann der Konzern auch die bisherige Germanwings in Eurowings zu integrieren.

Seit 2018 ist diese Integration weitgehend abgeschlossen. Nach einem Anstieg in 2019 auf 235 Strecken gab es im Winter 2020 bereits eine Reduzierung auf 204. In diesem Winter fallen erneut mehr als 150 Strecken weg. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Januar 2021 der Flughafen Düsseldorf mit 23 Strecken und 89 Starts pro Woche vor Hamburg mit 7 Strecken und 53 Starts sowie Stuttgart und Berlin.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 18 Strecken deutlich unter dem Vorjahreswert.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist im Winter 2021 sehr gering. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen wird, liegt in diesem Jahr bei über 98 %. So werden dieses Jahr von den 170 unterschiedlichen Strecken 167 von nur einem Low Cost Carrier befliegen. Lediglich auf 3 Strecken fliegen 2 Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca.
- **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden nur noch rund 500 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Januar 2021 angeboten, ein Jahr zuvor waren es rund 4.000 Flüge mehr. Die Zahl der Flugangebote ist somit um fast 90 % zurückgegangen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um fast 89 %, verringert. Dabei hat sich die Zahl der Strecken nur um 77 % reduziert. Dies bedeutet eine geringere Netzreduzierung als der Frequenzabbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Januar 2021 bei 3 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 11, im Verkehr nach Italien nur 2 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 501 Flügen wurden im Mittel 170 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 170 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; mit der Auslieferung der B737Max soll das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze steigen. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Volotea hatten in Vor-Coronazeiten kleinere Flugzeuge in ihren Flotten.
- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich ein hoher Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs, der im Winterflugplan generell deutlich höher ist als im Sommerflugplan: 41 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt in einer Januarwoche 2021 angeboten, der jedoch mit 18 Strecken nur rund 10 % aller Strecken ausmacht. Aktuell spielen dabei aber auch die Reisebeschränkungen und Quarantäneregelungen in viele andere Länder eine groß Rolle.

In den Wintermonaten stehen Spanien und Rumänien mit 48 bzw. rund 30 geplanten Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an fünfter Stelle vor Bulgarien, Großbritannien und der Schweiz. Insgesamt planen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland im Winterflugplan Destinationen in rund 30 Ländern, allerdings mit nur ganz wenigen Frequenzen.

- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten in den vergangenen Jahren auch im Winterflugplan 2021 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im Jahr 2017 begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. In diesem Krisenjahr gibt es aber kaum noch Angebote mehr von dort. Düsseldorf kommt aufgrund einer starken Verringerung des Angebots, besonderes durch Eurowings, nur noch auf 90 Starts pro Woche und liegt damit nach Berlin auf Platz 2 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Es folgen Hamburg vor Stuttgart und Dortmund. Auf zahlreichen deutschen Flughäfen ist der Low Cost Verkehr fast vollständig eingestellt.

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 früher 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 nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, werden die Preise für Low Cost Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken (ca. 10 % in Normalzeiten) für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Aufgrund von Streckenanpassungen bei den Gesellschaften sind teilweise neue Strecken in die Untersuchung mit aufgenommen worden, die von den Gesellschaften im Frühjahr 2021 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 1. Juni 2021 gewählt worden.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2021 bei den Fluggesellschaften zwischen 47 € und 112 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 39 € und 98 € brutto. Dies ist ein Anstieg der Preise. Ein Grund für den Preisanstieg ist u.a. das rückläufige Passagieraufkommen in der aktuellen Corona-Pandemie.
- **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. 105 € und 188 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 37 € und rund 63 € 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 2020 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 64 Mio. Passagiere gezählt worden. 18,7 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 29,3 %. 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 an dem Flughafen Zweibrücken.

Die positive Passagierentwicklung der letzten Jahre ist im ersten Halbjahr 2020 extrem eingebrochen, mit der Folge eines ähnlichen, jedoch etwas abgeschwächten Rückgangs bei den Flugbewegungen gegeben hat. Dieser Rückgang hat sich auch in der zweiten Jahreshälfte 2020 fortgesetzt, sodass das gesamte Jahr 2020 von hohen Rückgängen geprägt ist.

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, bzw. auch Tochtergesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Auch wenn die meisten der Tochterunternehmen über einen eigenen 2-Letter IATA-Code verfügen, fliegen sie oft unter dem Kürzel der Muttergesellschaft und erschweren so eine eindeutige Identifizierung. Zudem hat in der Vergangenheit die Anzahl der Airlines zugenommen, 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 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. Seit Beginn der Corona-Krise Anfang 2020 ist aber auch in Europa das Angebot im Low Cost Sektor drastisch zurückgegangen. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Aer Lingus (EI) (www.airlingus.com), Flotte: 34 Flugzeuge (A320: 19; A321: 6, A330:9)
Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737:3)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 35 Flugzeuge (B737: 35)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 39 Flugzeuge (B737: 39)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 20 Flugzeuge (A319: 20)
Wizz UK (W9) (www.wizzair.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 3, A321: 7)
Albawings (2B) (www.aerlingus.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Norwegian Air Shuttle (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 5 Flugzeuge (B737: 5)
Vueling (VY)(www.vueling.com), Flotte: 57 Flugzeuge (A319: 5, A320: 52)

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

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 37 Flugzeuge (B737: 37)

Trotz der Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften zurückgegangen. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist zunächst von WOW übernommen worden, aber auch WOW hat im März 2019 den Flugbetrieb eingestellt. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die unter dem Namen Etihad Regional weiter geführt worden ist und Ende 2017 ebenfalls den Flugverkehr eingestellt hat. Air One und Wizz Ukraine hatten schon vorher 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 aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde von Laudamotion in Österreich übernommen, die 2020 den Betrieb eingestellt hat. Dafür wurde in Malta neben Malta Air die Laudamotion Europe gegründet, die den Betrieb von Laudamotion übernehmen soll. In dem Winterflugplan 2021 sind jedoch keine Flüge dieser Gesellschaften ausgewiesen. Der malaysische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen. Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der spanischen Volotea und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot. Die Airlinegruppe IAG um British Airways und Iberia gründete im Sommer 2017 mit „Level“ einen neuen Langstrecken-Low Cost Carrier. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die den Low Cost Sektor bedienen sollte, aber mittlerweile schon wieder den Betrieb eingestellt hat. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gab es eine Zeit lang auch Angebote von Berlin aus, die in der Pandemie aber wieder wegfallen.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit rund 1.770 geplanten Starts in einer Januarwoche 2021 (s. Tab. 4), trotz einer Verringerung des Flugangebot in Europa gegenüber dem Vorjahr von über 85%. Es folgen die Flüge der Gesellschaften Pobeda und Wizz, die rund 1 Tsd. bis 1,1 Tsd. Flüge in dem Betrachtungszeitraum geplant haben. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften, z. B. hinsichtlich der Bedienungsfrequenz. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 2 Flüge anbietet, sind es bei Pobeda 8 Flüge.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Angebote weiter fort. Während schon vor der Corona Krise Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Air Berlin oder Niki Konkurs anmelden. flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, wollen andere wie, z.B. Wizz immer größer werden. Einige, wie z.B. Norwegian hatten jedoch schon vor der Pandemie Probleme, u.a. durch das Startverbot der B737Max. Nun ist der Langstreckenmarkt vollständig eingestellt worden, ein Insolvenzverfahren ist

inzwischen beendet und die Airline will sich künftig auf Europa konzentrieren. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr abgenommen und liegt derzeit bei knapp 24 %. Insgesamt gibt es einen Rückgang des Low Cost Verkehrs in Europa von weit über 80 %. Der wesentliche Grund ist neben der Konsolidierung und des Grounding der B737Max bis Anfang 2021 die weltweite Corona Pandemie.

Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge ist Rußland (s. Tab. 5) mit mehr als 1.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Winter 2021 mehr als 130 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen England ebenfalls mit mehr als 1.000 Starts, sowie Spanien und Italien mit etwas weniger als 1.000 Flügen. Deutschland liegt mit rund 500 Starts auf Rang 5.

Von den insgesamt rund 2.270 unterschiedlichen Strecken werden ca. 89 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt ca. 200 Strecken, auf denen 2 und auf rund 25 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen.

Moskau ist mit über 453 Starts von Pobeda im Winter 2021 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (48 %), gefolgt von Luton, Barcelona und Dublin (s. Abb. 4), an denen besonders die Gesellschaften Vueling, Wizz und Ryanair vertreten sind. Es folgen Oslo, St. Petersburg, Bukarest und Stansted auf den Plätzen 5 bis 8 mit mehr als 150 LCC Starts pro Woche im Januar 2021. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam ist der Anteil der Low Cost Flüge von rund 29 % auf rund 5% abgesunken. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Berlin, Düsseldorf und Hamburg auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 50 Flugangebote pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt nur noch einen Anteil von rund 17 % der geplanten Flüge in einer Woche im Winter 2021 (s. Abb. 5), ein ähnlicher Wert wie in Deutschland. Rund 83 % der europäischen 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.

Aufgrund von Reisewarnungen und -verboten ist der Langstrecken-Low Cost Verkehr in Deutschland und Europa auch im Winter 2021 noch fast vollständig am Boden.

Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Nahezu 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich auch dieser Markt aktuell in einer Krise. 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** der deutschen Low Cost Verkehrsentwicklung bezeichnen, die insgesamt 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.

Seit ca. 2013 gibt es eine Zeit neuer Konzepte. Mit der Überlegung von Lufthansa in 2013/2014, alle nationalen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München auf die Tochter **Germanwings** bzw. „**Neue 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, änderte **Germanwings** ihre bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. So hatte Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bot im Winter 2019/2020 mit Bangkok sogar ein Langstreckenziel von dort an. Zwischenzeitlich war auch der

Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll, in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen und in die 2018 Germanwings bereits integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken Low Cost Verkehre** ab Köln nach Asien und Amerika. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen u.a. in die Karibik und den USA. Seit April 2018 bietet Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München an, zunächst nach Nord- und Südamerika, danach nach Bangkok. Dafür sind die Langstreckenverkehre in Köln eingestellt worden. Im Winterflugplan 2019/2020 wurde Frankfurt als dritte Basis für Langstreckenverkehre genutzt. Dafür sollten die anderen dann geschlossen werden. Aufgrund der Corona-Pandemie gibt es im Winter 2021 so gut wie keine Langstrecken-Low Cost Angebote mehr.

Nicht nur Eurowings 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, waren es danach Hamburg, Nürnberg und schließlich Frankfurt. 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 Luftverkehrsteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellte sie sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den sie lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wurde im Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen und später auf über 20 Strecken ausgebaut. Die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart wurden einige Zeit ausschließlich von Lauda bedient. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollen durch weitere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. Seit Mai/Juni 2017 bietet die Gesellschaft ab Rom und Bergamo die Buchung von Anschlussflügen an, bei denen z.B. das Gepäck bis zum endgültigen Zielort aufgegeben werden kann. Eine neue Maßnahme zur Beschleunigung des Boarding-Vorgangs liegt u.a. in einer geänderten Handgepäckregel, bei der nach Buchung eines „Nur“-Flugpreises ohne Zusatzoptionen nur noch eine kleine Handtasche mitgeführt werden darf anstelle eines bisher möglichen 10-kg Handgepäckkoffers.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Lauda(motion)** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erweitert worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliches Wachstum verschaffen, denn dadurch bekam Ryanair u.a. Zugang zu Touristik-Märkten, u.a. in Düsseldorf, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion, die später unter dem Namen Lauda firmierte, hatte kurz vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Feriengebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa. Mit der Gründung von **Malta Air** 2019 gibt es seit einiger Zeit eine weitere Tochtergesellschaft von Ryanair, die dem Low Cost Segment zuzuordnen ist und die jetzt unter dem Dach von Ryanair ihre Flüge anbietet. Im Jahr 2020 stellt dann die österreichische Lauda ihren Flugbetrieb ein, gleichzeitig wird auf Malta die Lauda Europe gegründet, die den Flugbetrieb von Lauda übernehmen soll. Grund waren hier u.a. Streitigkeiten um Zugeständnisse, die den Mitarbeitern abverlangt wurden.

Wizz ist eine ungarische Fluggesellschaft mit Ryanair-ähnlichen Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Mittel-/Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen, wie insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Sie fliegt seit Mai 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 und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten ist dieser Flughafen inzwischen grundsätzlich auch für Low Cost Carrier interessant. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam vor Corona bei 29 % lagen. Selbst in Wien und Madrid lag der Anteil über 25 %.

Easyjet ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit dem Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während der Low Cost Carrier bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Anteil hatte, erhöhte sich das Flugangebot insbesondere durch die Übernahme von innerdeutschen Strecken ab Berlin-Tegel stark. Hier handelt es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bisher von Air Berlin befliegen wurden und die Easyjet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat. Aktuell hat Easyjet das Streckennetz in Deutschland stark reduziert und alle innerdeutschen Flüge wieder gestrichen. Kürzlich ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit

Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Vorfeld des Brexit zu positionieren. Zusätzlich gibt es auch noch eine Easyjet Switzerland.

Norwegian, ein Low Cost Carrier aus Skandinavien, der auch über Verbindungen nach Deutschland verfügte, war im Jahr 2013, mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 die erste Gesellschaft, die Langstrecken-Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika angeboten hat. Nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gab es einige Zeit Interkontflüge nach Amerika von Norwegian auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom und Madrid aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh. Aufgrund des seit 2019 bis Anfang 2021 geltenden Flugverbots für die B737Max8 und der Corona-Pandemie werden diese Strecken nicht mehr bedient. Hinzu kommt das aktuell geringe Passagieraufkommen, das die Gesellschaft in starke finanzielle Probleme gebracht hat. Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens soll es keine Langstreckenflüge mehr geben und die Gesellschaft will sich auf den europäischen Verkehr besonders in Skandinavien konzentrieren.

So wird es nach der aktuellen Krise sicher eine **Phase 3**, eine Neuausrichtung in der Entwicklung der Low Cost Carrier geben, für die die Fluggesellschaften versuchen, sich schon jetzt zu positionieren, um dann, wenn die Nachfrage wieder wächst, einen optimalen Neustart zu machen. Hier werden Faktoren wie Personal, Fluggerät, Sitz des Unternehmens, Streckenauswahl und Flugpreise eine Rolle spielen. Aktuell versucht man mit Zugeständnissen wie vereinfachte Stornierungs- und Umbuchungsmöglichkeiten sowie Versicherungen bezüglich Quarantäne oder kostenlosen Tests Kunden zu gewinnen. Für eine Erholung der Nachfrage werden diverse Impfmaßnahmen und Lockerungen der Restriktionen eine große Rolle spielen.

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		01/2021			01/2020			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	292	46.996	53	2.259	332.233	204	-87,1	-85,9	-74,0
2	Wizz	82	15.162	50	288	54.247	104	-71,5	-72,1	-51,9
3	Ryanair	77	14508	44	798	150822	213	-90,4	-90,4	-79,3
4	Blue Air	16	2.712	8	17	2.855	6	-5,9	-5,0	33,3
5	Easyjet	15	2.700	8	736	125.700	103	-98,0	-97,9	-92,2
6	Air Baltic	14	2.030	7	49	6.466	9	-71,4	-68,6	-22,2
7	Air Arabia Maroc	3	522	1	5	870	3	-40,0	-40,0	-66,7
8	Pobeda	2	378	2	20	3.780	5	-90,0	-90,0	-60,0
9	flybe	0	0	0	44	3672	4	-100,0	-100,0	-100,0
10	Norwegian Air International	0	0	0	23	4350	9	-100,0	-100,0	-100,0
11	Norwegian Air Shuttle	0	0	0	39	7.170	5	-100,0	-100,0	-100,0
12	Aer Lingus	0	0	0	38	6.544	6	-100,0	-100,0	-100,0
13	Jet2	0	0	0	1	189	1	-100,0	-100,0	-100,0
14	Laudamotion	0	0	0	144	25.920	37	-100,0	-100,0	-100,0
15	Scoot	0	0	0	3	987	1	-100,0	-100,0	-100,0
16	Vueling	0	0	0	43	7.806	8	-100,0	-100,0	-100,0
17	Corendon	0	0	0	58	10.962	25	-100,0	-100,0	-100,0
18	Corendon Europe	0	0	0	40	7.560	23	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		501	85.008	173	4.605	752.133	766	-89,1	-88,7	-77,4

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor nach geplanter 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 werden mehrfach gezählt

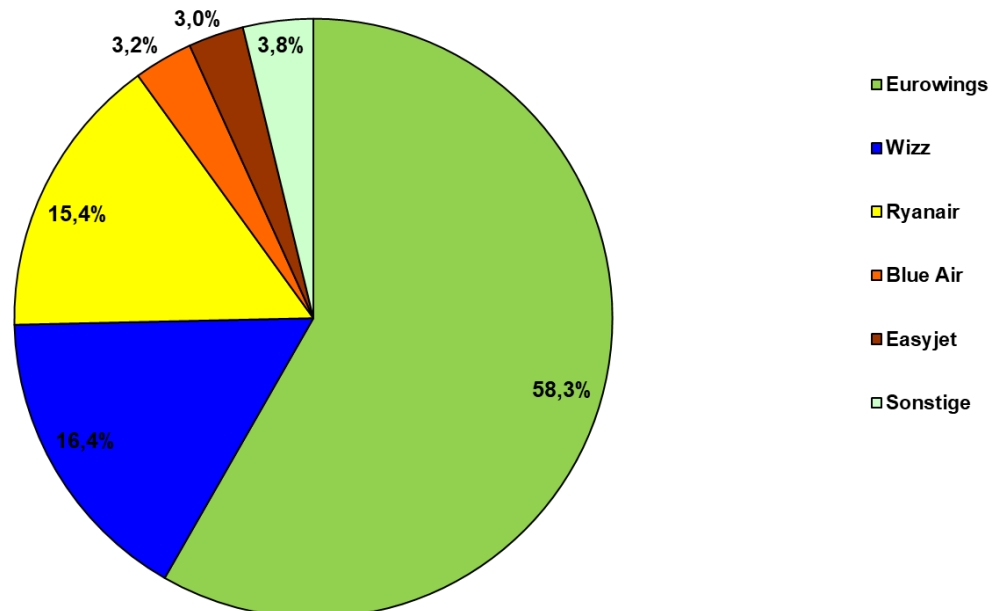


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Januarwoche 2021)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		01/2021			01/2020			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	208	32.550	18	1.569	230.863	50	-86,7	-85,9	-64,0
2	Spanien	48	8.730	28	465	84.608	107	-89,7	-89,7	-73,8
3	Rumänien	31	5.471	17	94	16.944	33	-67,0	-67,7	-48,5
4	Serbien	23	3.942	11	54	9.450	17	-57,4	-58,3	-35,3
5	Italien	21	3.771	10	349	60.139	73	-94,0	-93,7	-86,3
6	Bulgarien	17	3.114	8	46	8.737	15	-63,0	-64,4	-46,7
7	Großbritannien	14	2.526	5	413	64.856	45	-96,6	-96,1	-88,9
8	Schweiz	14	2.364	4	153	22.556	12	-90,8	-89,5	-66,7
9	Ukraine	14	2.559	8	61	11.319	24	-77,0	-77,4	-66,7
10	Portugal	12	2.265	7	61	11.384	21	-80,3	-80,1	-66,7
11	Österreich	11	1.800	3	222	34.946	18	-95,0	-94,8	-83,3
12	Lettland	11	1.595	5	55	7.934	10	-80,0	-79,9	-50,0
13	Mazedonien	10	1.918	6	28	5.040	13	-64,3	-61,9	-53,8
14	Moldavien	7	1.378	4	6	1.080	3	16,7	27,6	33,3
15	Marokko	6	1.089	3	44	8.186	23	-86,4	-86,7	-87,0
16	Polen	5	918	2	100	17.867	19	-95,0	-94,9	-89,5
17	Schweden	5	840	2	72	10.762	12	-93,1	-92,2	-83,3
18	Griechenland	5	945	3	45	8.133	17	-88,9	-88,4	-82,4
19	Kroatien	5	780	3	24	3.812	7	-79,2	-79,5	-57,1
20	Albanien	5	959	3	5	900	2	0,0	6,6	50,0
21	Irland	4	756	2	87	15.801	11	-95,4	-95,2	-81,8
22	Bosnien	4	720	3	22	3.888	10	-81,8	-81,5	-70,0
23	Litauen	3	470	2	21	3.757	9	-85,7	-87,5	-77,8
24	Namibia	3	849	1	3	918	1	0,0	-7,5	0,0
25	Libanon	3	492	2	0	0	0	---	---	---
26	Frankreich	2	312	1	103	15.816	16	-98,1	-98,0	-93,8
27	Ungarn	2	360	1	78	14.756	11	-97,4	-97,6	-90,9
28	Rußland	2	378	2	20	3.780	5	-90,0	-90,0	-60,0
29	Montenegro	2	366	2	6	1.098	3	-66,7	-66,7	-33,3
30	Belgien	1	189	1	34	4.459	4	-97,1	-95,8	-75,0
31	Estland	1	145	1	9	1.525	3	-88,9	-90,5	-66,7
32	Barbados	1	283	1	4	1.213	2	-75,0	-76,7	-50,0
33	Irak	1	174	1	0	0	0	---	---	---
34	Dänemark	0	0	0	65	9.765	8	-100,0	-100,0	-100,0
35	Türkei	0	0	0	55	10.395	22	-100,0	-100,0	-100,0
36	Niederlande	0	0	0	40	6.816	3	-100,0	-100,0	-100,0
37	Norwegen	0	0	0	39	6.978	4,0	-100,0	-100,0	-100,0
38	Israel	0	0	0	27	5.025	6	-100,0	-100,0	-100,0
39	Ägypten	0	0	0	25	4698	14	-100,0	-100,0	-100,0
40	Tschechien	0	0	0	23	3966	3	-100,0	-100,0	-100,0
41	USA	0	0	0	16	4597	4	-100,0	-100,0	-100,0
42	Luxemburg	0	0	0	8	1410	2	-100,0	-100,0	-100,0
43	Thailand	0	0	0	7	2142	1	-100,0	-100,0	-100,0
44	Finnland	0	0	0	6	1074	2	-100,0	-100,0	-100,0
45	Georgien	0	0	0	6	1080	3	-100,0	-100,0	-100,0
46	Malta	0	0	0	6	1134	3	-100,0	-100,0	-100,0
47	Jordanien	0	0	0	5	942	3	-100,0	-100,0	-100,0
48	Dom. Republik	0	0	0	4	1132	2	-100,0	-100,0	-100,0
49	Slovakei	0	0	0	4	304	1	-100,0	-100,0	-100,0
50	Kuba	0	0	0	3	849	2	-100,0	-100,0	-100,0
51	Mauritius	0	0	0	3	918	1	-100,0	-100,0	-100,0
52	Singapur	0	0	0	3	987	1	-100,0	-100,0	-100,0
53	Zypern	0	0	0	2	366	2	-100,0	-100,0	-100,0
54	Jamaika	0	0	0	2	566	1	-100,0	-100,0	-100,0
55	Slovenien	0	0	0	2	312	1	-100,0	-100,0	-100,0
56	Tunesien	0	0	0	1	150	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	501	85.008	170	4.605	752.133	686	-89,1	-88,7	-75,2

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

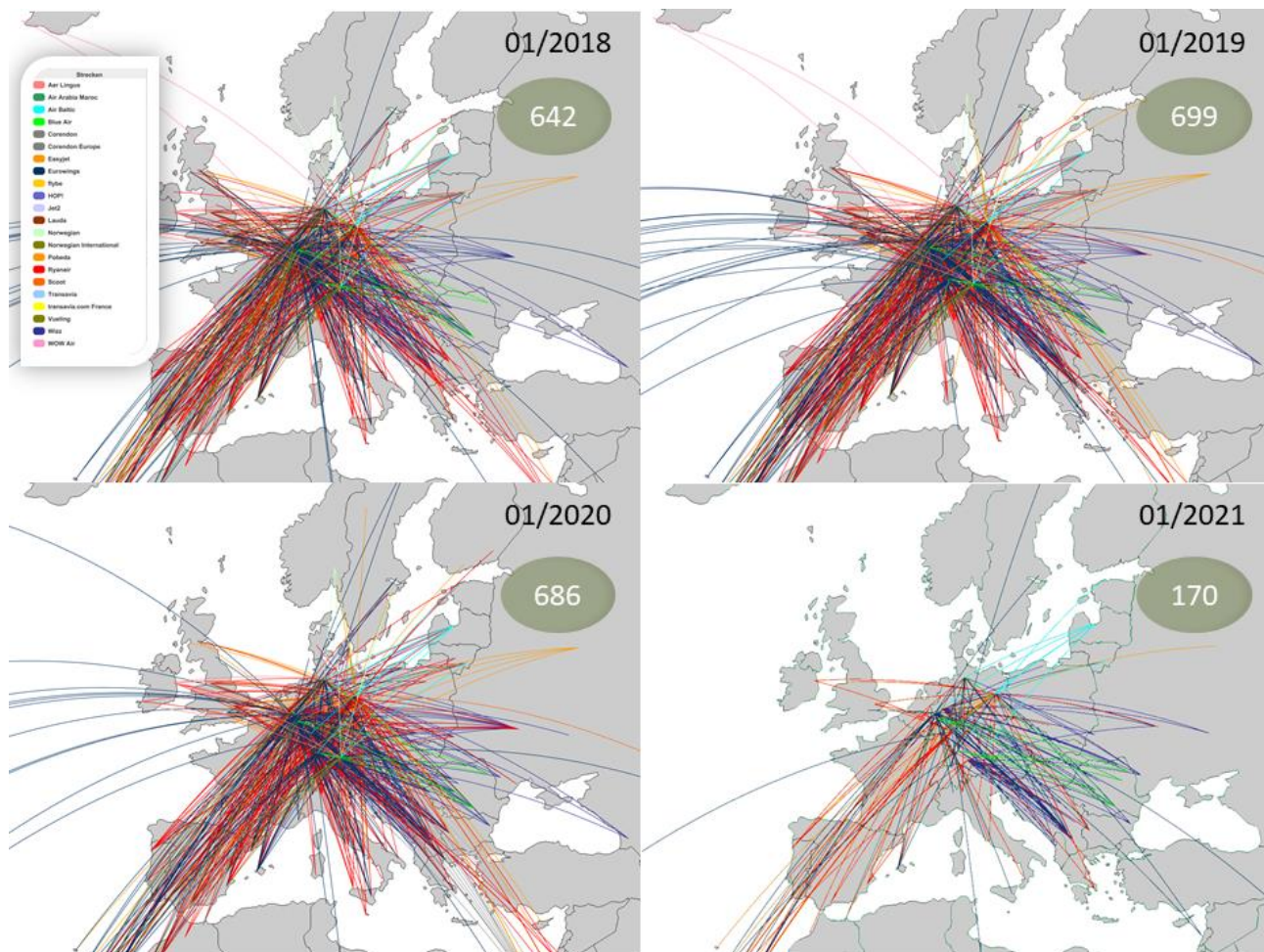


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

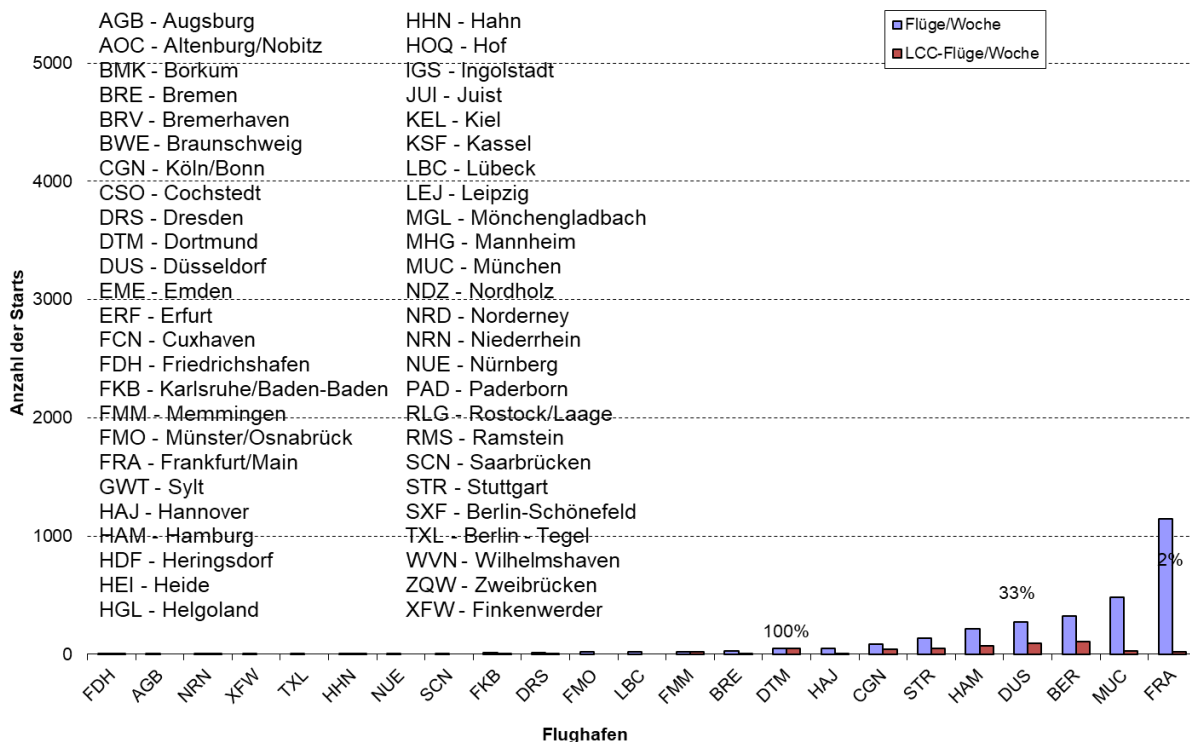


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2021

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im Jahr 2020 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
BER	9.091	4.897	53,9
DUS	6.570	2.730	41,6
CGN	3.077	2.098	68,2
HAM	4.557	1.969	43,2
STR	3.200	1.641	51,3
DTM	1.221	1.014	83,1
MUC	11.101	1.006	9,1
FMM	928	798	86,0
FRA	18.743	716	3,8
NUE	911	363	39,9
HHN	377	316	83,7
FKB	390	304	77,9
NRN	275	258	93,8
BRE	594	223	37,6
HAJ	1.446	192	13,2
DRS	381	105	27,6
LEJ	526	65	12,3
FMO	220	25	11,2
FDH	118	7	5,9
PAD	92	4	4,1
SCN	46	2	5,1
RLG	43	1	1,6
ERF	27	0	1,4
LBC	17	0	0,0
Gesamt	63.953	18.736	29,3

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2020 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/2021		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair	1.775	335.133	783
2	Pobeda	1.107	209.223	142
3	Wizz	948	176.798	501
4	Easyjet	905	154.375	314
5	Blue Air	408	70.930	114
6	Vueling	370	65.082	116
7	Eurowings	367	59.464	83
8	Norwegian	325	60.450	38
9	Aer Lingus	274	36.338	45
10	Air Baltic	206	29.870	68
11	Jet 2	172	32.818	60
12	Volotea	166	25.602	74
13	Transavia.France	159	30.051	51
14	Air Arabia Maroc	120	20.880	39
15	Wizz UK	112	21.526	56
16	Transavia	69	12.841	33
17	flydubai	55	9.570	13
18	Albawings	18	3.060	10
19	Blue Panorama	5	975	4
Summe		7.561	1.354.936	2.544

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge 01/2021 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	01/2021		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Rußland	1073	202784	134
2	Großbritannien	1030	177756	317
3	Spanien	980	179454	337
4	Italien	865	156221	243
5	Frankreich	529	92201	173
6	Deutschland	501	85008	170
7	Norwegen	405	74603	56
8	Rumänien	360	63507	118
9	Irland	233	37627	48
10	Portugal	223	41512	82
11	Polen	185	34608	96
12	Schweiz	137	24508	53
13	Niederlande	136	24287	54
14	Belgien	104	19280	48
15	Lettland	95	14159	28
16	Bulgarien	79	14502	31
17	Dänemark	71	13160	20
18	Ukraine	66	11896	35
19	Schweden	57	10537	32
20	Serbien	54	9635	24
21	Litauen	46	7501	15
22	Türkei	44	8226	10
23	Österreich	36	6272	19
24	Ungarn	30	5475	11
25	Albanien	29	5543	17
26	Griechenland	26	4821	14
27	Mazedonien	24	4674	15
28	Estland	23	3423	8
29	Moldawien	16	3175	9
30	Zypern	15	2642	9
31	Bosnien	14	2496	9
32	Luxemburg	11	2073	4
33	Tschechien	10	1836	5
34	Island	8	1441	5
35	Malta	8	1491	5
36	Aserbaidshjan	7	1218	1
37	Slovakei	7	1334	4
38	Finnland	6	959	4
39	Gibraltar	6	1110	3
40	Armenien	5	885	2
41	Kroatien	5	780	3
42	Montenegro	2	366	2
Summe		7.561	1.354.936	2.273

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge 01/2021. (Angaben für eine Januarwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

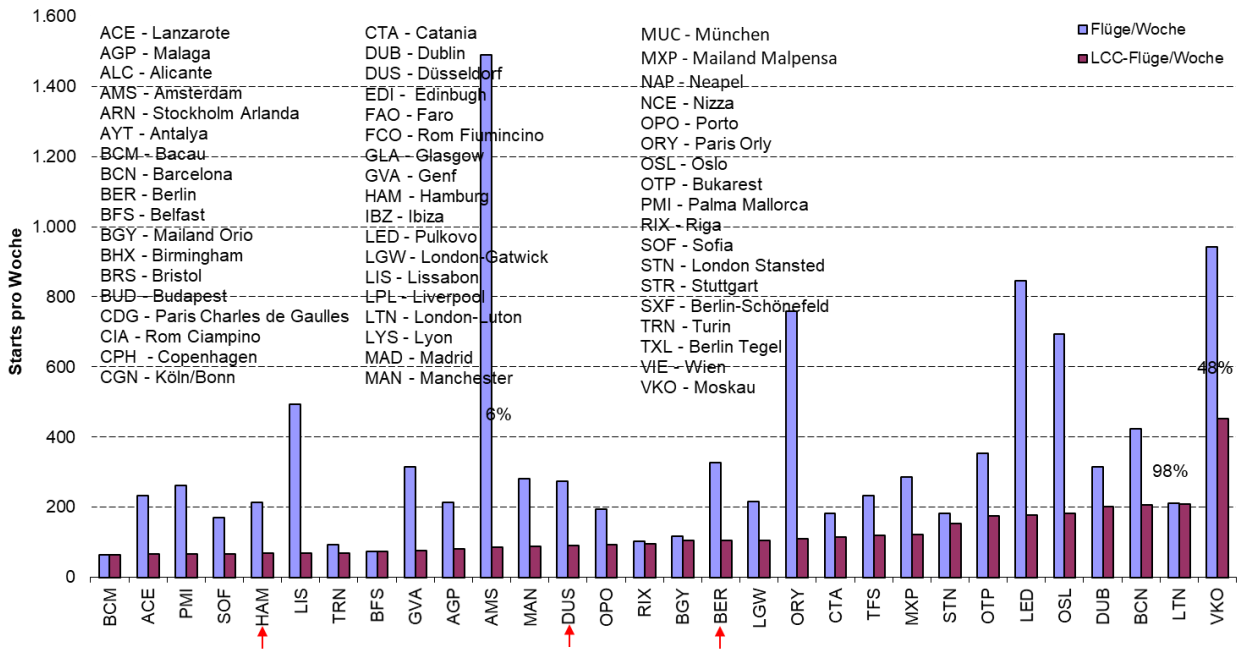


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Januar 2021

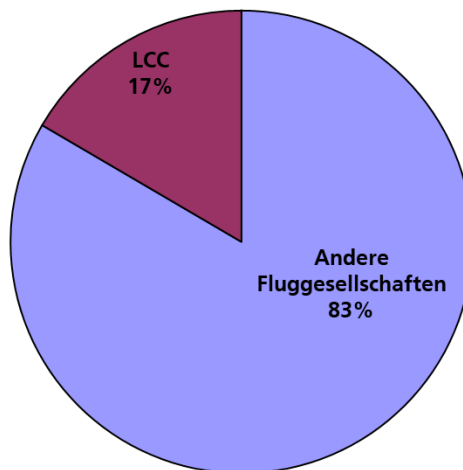


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts im Januar 2021

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