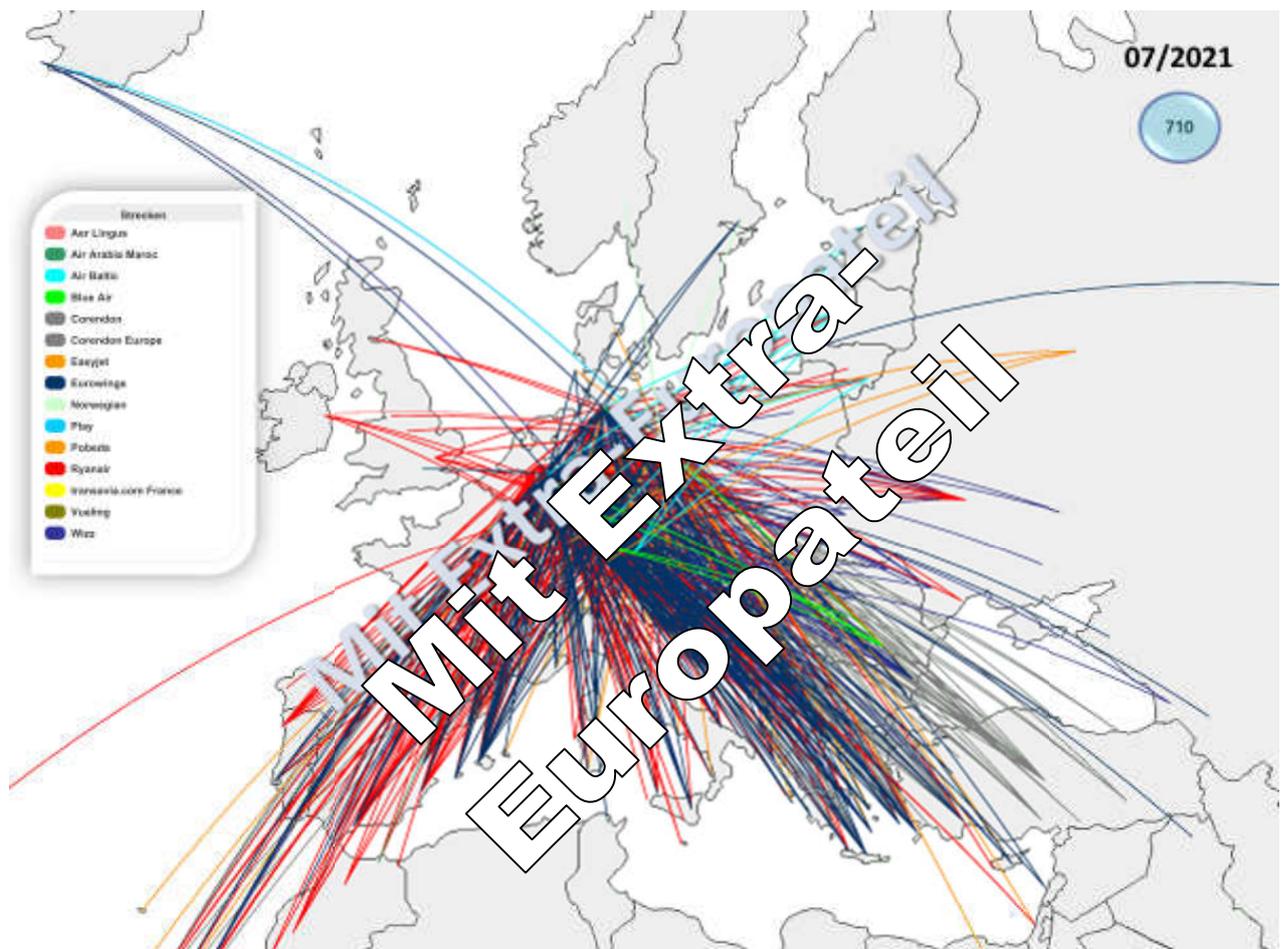




Low Cost Monitor 2/2021

- Eine Untersuchung des DLR -

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



Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 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 Sommerflugplan 2021. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2021. Aufgrund der Corona-Pandemie ist neben dem Linienverkehr auch der Low Cost Verkehr zeitweise fast vollständig zum Erliegen gekommen und hat erst im Sommer wieder angefangen sich etwas zu erholen. 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 Planungsvorgaben 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 14 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Während in den vergangenen Jahren verstärkt Tochtergesellschaften gegründet worden sind, sind in diesem Sommer 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 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 und Norwegian Norway hatte, verkehrt zur Zeit nur Norwegian Air Shuttle von Deutschland aus. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 43 Flugzeuge (A320: 27, A321: 8, A330: 8)
Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 9)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 29 Flugzeuge (A220: 29)
Blue Air (0B) (www.blueairweb.com), Flotte: 13 Flugzeuge (B737: 13)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 20 Flugzeuge (B737: 19, A321:1)
Corendon (Europe) (XR) (www.corendon.com), Flotte: 10 Flugzeuge (B737: 10)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 136 Flugzeuge (A319: 35, A320: 91, A321: 10)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 72 Flugzeuge (A319: 28, A320: 41, B737: 3)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 100 Flugzeuge (B737: 27)
Play (OG) (www.flyplay.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A321: 3)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com), Flotte: 30 Flugzeuge (B737: 30)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 247 Flugzeuge (B737: 247); inkl. Malta Air: (B737: 381)
Transavia (France) (TO) (www.transavia.com), Flotte: 49 Flugzeuge (B737: 49)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 109 Flugzeuge (A319: 5, A320: 88, A321: 16)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 123 Flugzeuge (A320: 64, A321: 62, 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 Sommer wieder erhöht. 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 wieder angestiegen. 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, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich ist. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben des Monitors. Ryanair verfügt mit 247 Flugzeugen des Typs 737-800 und B737 Max mit jeweils knapp 190 bzw. 200 Sitzplätzen und weiteren 134 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): 218; LH-Cargo: 11; LH-Cityline 46). 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, veränderte insgesamt ihren aktuellen Bestand. Insgesamt hat Easyjet (U2) selbst „nur“ noch 119 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. Im Sommer 2021 ist mit Eurowings Discovery ein neues Tochterunternehmen gegründet worden, das künftig von Frankfurt diese Langstreckenflüge und Flüge in den touristischen Mittelmeerraum übernehmen soll. Dieser Gesellschaft stehen zunächst 3 Flugzeuge vom Typ A320 und fünf A330 zur Verfügung. Weitere 69 Flugzeuge der Typenklasse A320/A321 bei Eurowings und 16 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.

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 Juli 2021 ist Eurowings mit über 1.000 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies einen Anstieg um rund 21 %. Im Vergleich zu den Flügen im Jahr 2019 sind dies aber trotzdem nur rund 34 %.

Während in den Jahren von 2002 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 Sommer 2020 mit Beginn der Corona-Krise um über 60 % fortsetzte. 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, danach führte die Corona-Pandemie zu drastischen Rückgängen. In diesem Jahr gibt es einen leichten Anstieg bei den Plandaten von fast 5 %, dies bedeutet rund 2.800 geplante Starts. Effektiv kann die Veränderung etwas anders aussehen, da zahlreiche geplante Flüge aufgrund kurzfristiger Anpassungen und neuer Reisebeschränkungen nicht durchgeführt werden konnten, andere dafür jedoch kurzfristig neu aufgesetzt wurden.

Im Ranking folgen Ryanair (766 Flüge) und Wizz (313 Flüge). Bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit Sommer 2019 ein starker Rückgang bei den Flugangeboten festzustellen. In diesem Jahr gibt es wieder einen deutlichen Anstieg um rund 43 % bei Ryanair und ihrer Tochtergesellschaften. 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, dieses Jahr geschieht dies wieder unter Ryanair-Flugnummer. Es besteht eine Konzentration auf die Flughäfen Berlin, Köln und Frankfurt, aber auch kleinere Flughäfen wie Weeze werden angefliegen, andere dagegen, wie Stuttgart oder München nicht mehr. Easyjet hat im Sommer 2021 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um weitere 54 % auf 225 Flüge verringert.

- **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Mit über 38 % Marktanteil bei den geplanten Flügen dominiert auch im Sommer 2021 Eurowings mit den meisten Low Cost Verbindungen. Zusammen mit Wizz und Ryanair vereinen die drei Carrier derzeit rund 75 % 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 rund 700 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2021 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten. Dies sind knapp 15 Strecken mehr als im Sommer 2020, gleichbedeutend einem Anstieg von 2 %. Die Streckenerhöhung ist besonders hervorgerufen durch einen Anstieg bei den großen Gesellschaften Eurowings und Ryanair. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor knapp 20 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. Nach kurzer Zeit zeigte sich wieder ein positives Streckenwachstum und erreichte 2019 sowohl in einem Sommerflugplan (940 Strecken) als auch in einem Winterflugplan einen Höchstwert mit 699 unterschiedlichen Strecken. Eurowings liegt mit 235 angebotenen Strecken in auf Platz 1 im Juli 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. Nach einem Anstieg in 2018 bis auf 390 Strecken gab es 2019 bereits eine Reduzierung auf 381. Nach einem Tiefstand in 2020 mit 148 Strecken gibt es dieses Jahr wieder einen Anstieg um über 50 %. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Juli 2021 der Flughafen Düsseldorf mit 76 Strecken und 325 Starts pro Woche vor Hamburg mit 37 Strecken und 168 Starts sowie Köln und Stuttgart.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 30 Strecken noch einmal unter dem Vorjahreswert.

- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist im Sommer 2021 sehr gering. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen wird, liegt in diesem Jahr bei 89 %. So werden dieses Jahr von den 710 unterschiedlichen Strecken 630 von nur einem Low Cost Carrier befliegen. Lediglich auf 80 Strecken fliegen 2 oder mehr Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca oder zu Zielen in Griechenland.
- **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden rund 2.800 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2021 angeboten, ein Jahr zuvor waren es rund 2.650 Flüge mehr. Die Zahl der Flugangebote ist somit um fast 5 % wieder gestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um etwas mehr als 5 % erhöht. Dabei hat die Zahl der Strecken nur um 2 % zugenommen. Dies bedeutet eine geringere Netzerweiterung als der Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2021 bei 4 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 9, im Verkehr nach Italien nur 3 Flüge/Woche angeboten.
- **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 2.789 angebotenen Flügen wurden im Mittel 177 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr in etwa gleich geblieben. 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 ist das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze angestiegen. 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 diesmal ein relativ geringer Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs, der im Sommerflugplan generell schon deutlich niedriger ist als im Winterflugplan: Nur 10 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt in einer Juliwoche 2021 angeboten, der mit 30 Strecken nur rund 4 % aller Strecken ausmacht. Aktuell spielen dabei aber auch Lockerungen bei den Reisebeschränkungen und Quarantäneregelungen in viele andere Länder eine große Rolle.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Griechenland mit 777 bzw. rund 335 geplanten Flügen im Ranking an erster und zweiter Stelle. Italien liegt nach Deutschland an vierter Stelle vor Türkei und Rumänien. Insgesamt planen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland im Sommerflugplan Destinationen in rund 40 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 Sommerflugplan 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. Nachdem im letzten Jahr die Verkehre weitgehend zurückgefahren worden sind, gibt es in diesem Krisenjahr rund 130 Flugangebote von dort. Düsseldorf kommt, besonderes durch Eurowings, auf 400 Starts pro Woche und liegt damit nach Berlin auf Platz 2 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Es folgen Köln vor Hamburg und Dortmund. Auf einigen deutschen Flughäfen ist der Low Cost immer noch weitgehend 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 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 %) 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 Herbst 2021 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 11. November 2021 gewählt worden.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2021 bei den Fluggesellschaften zwischen 37 € und 101 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 44 € und 91 € brutto. Generell sind damit unterschiedliche Entwicklungen der Durchschnittspreise gegenüber dem letzten Jahr festzustellen. Während bei den meisten der betrachteten Gesellschaften die Preise angestiegen sind, gab es bei Ryanair einen Rückgang.
- **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. 59 € und 150 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 24 € und rund 54 € 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 ersten Halbjahr 2021 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 16 Mio. Passagiere gezählt worden. 3,7 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 23 %. 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, Niederrhein und Memmingen fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch der Flughafen Berlin 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. Dieser Rückgang hat sich auch in diesem Jahr noch fort gesetzt, die Werte liegen rund 85 % unter denen des Jahres 2019.

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:

Albawings (2B) (www.albawings.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Air Arabia Abu Dhabi (3L) (www.airarabia.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)
Blue Panorama (BV): Betrieb eingestellt
Corendon (Dutch) (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 52 Flugzeuge (B737: 52)
Jet2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 80 Flugzeuge (B737: 74, B757: 6)
Norwegian International (D8): Betrieb eingestellt
Scoot (TR) (www.flyscot.com), Flotte: 32 Flugzeuge (B787: 15, A320: 13, A321: 4)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 39 Flugzeuge (B737: 39)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 15 Flugzeuge (A319: 20, A320: 15)
Wizz Abu Dhabi (5W) (www.wizzair.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A321: 3)
Wizz UK (W9) (www.wizzair.com), Flotte: 14 Flugzeuge (A320: 3, A321: 11)

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 Sommerflugplan 2021 sind jedoch keine Flüge dieser Gesellschaften ausgewiesen. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen. Aktuell haben Blue Panorama und Norwegian International den Betrieb eingestellt. 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 wegfielen.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit rund 13 Tsd. geplanten Starts in einer Juliwoche 2021 (s. Tab. 4), was einer Erhöhung des Flugangebot in Europa gegenüber dem Vorjahr von über 70% entspricht. Es folgen die Flüge der Gesellschaften Easyjet und Wizz, die rund 5,5 Tsd. bis 4 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 4 Flüge anbietet, sind es bei Pobeda 9 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, Tochtergesellschaften wie Norwegian International haben den Betrieb eingestellt. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr zugenommen und liegt derzeit bei knapp 33 %. Insgesamt gibt es gegenüber dem letzten Jahr einen Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa von 25 %.

Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge ist Spanien (s. Tab. 5) mit mehr als 7.500 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2021 mehr als 1.150 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Italien ebenfalls mit mehr als 6.200 Starts, sowie Großbritannien und Frankreich mit 4.200 bzw. 3.500 Flügen. Deutschland liegt mit rund 2.800 Starts auf Rang 5.

Von den insgesamt rund 8.400 unterschiedlichen Strecken werden ca. 83 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt ca. 1.300 Strecken, auf denen 2 und auf rund 180 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen.

Barcelona ist mit über 1.500 Starts im Sommer 2021 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa, gefolgt von Palma und London-Stansted (s. Abb. 4), an denen besonders die Gesellschaften Vueling und Ryanair vertreten sind. Es folgen Paris, Malaga, und Mailand auf den Plätzen 4 bis 7 mit mehr als 600 LCC Starts pro Woche im Juli 2021. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam liegt der Anteil der Low Cost Flüge bei rund 20 %. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Berlin, Düsseldorf und Köln auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 350 Flugangebote pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt nur noch einen Anteil von rund 33 % der geplanten Flüge in einer Woche im Sommer 2021 (s. Abb. 5), ein etwas höherer Wert wie in Deutschland. Rund 67 % 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 Sommer 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 über einen langen Zeitraum betrachtet 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 Sommer 2021 so gut wie keine Langstrecken-Low Cost Angebote mehr. Im Juli 2021 wurde mit Eurowings-Discover (4Y) eine neue Tochtergesellschaft gegründet, die zunächst von Frankfurt, später auch von München, touristische Ziele im Mittelmeerraum, dann aber besonders auch auf der Langstrecke anfliegen will.

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 Luftverkehrssteuer 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. Ab Mai/Juni 2017 gab es eine Zeit lang die Möglichkeit zur Buchung von Anschlussflügen ab Rom und Bergamo, 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. Ryanair ist eine der ersten Gesellschaften, die nach den Lockerungen im Luftverkehr ihre Angebote ab Ende Juni/Anfang Juli sehr stark neu ausgebaut haben. Mit über 100 geplanten Flügen zu 20 Zielen ist Frankfurt im Sommerflugplan neben Köln einer der größten Standorte. Mit zahlreichen Preiskampagnen konnte Ryanair nach eigenen Angaben erstmals seit Beginn der Pandemie in dem Quartal Juli-September wieder Gewinne erzielen. Für die kommenden Jahre geht man bei der Gesellschaft auch aktuell von einem starken Wachstum in den nächsten fünf Jahren aus. Dafür sind verstärkt neue Flugzeuge der Boeing 737Max bestellt worden, die bei einer höheren Sitzplatzanzahl weniger Treibstoff verbraucht.

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 zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten 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. Auch sie expandiert aktuell stark in der Pandemie, ähnlich wie Ryanair. Während auch sie bis zur Corona-Pandemie seit Mai 2017 den Flughafen Frankfurt an flog, hat sie ihn derzeit noch nicht wieder im Angebot. Früher ist dieser Flughafen u.a. aufgrund seiner hohen Auslastung und

zeitweisen Kapazitätsengpässen von den Low Cost Carriern weitgehend gemieden worden. Wegen 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 %. Aktuell liegt der LC-Anteil in Amsterdam bei 20%, in Madrid bei 15%.

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 beflogen wurden und die Easyjet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat. Aktuell hat Easyjet das Streckennetz in Deutschland immer noch stark reduziert. Die mit Beginn der Pandemie gestrichen innerdeutschen Flüge sollen ab Ende 2021 zunächst mit Berlin - Köln jedoch schrittweise wieder aufgenommen werden. Vor einiger Zeit 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 verfügt, 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 von Norwegian nach Amerika auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom und Madrid aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 war es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies waren 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

		07/2021			07/2020			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	1.063	172.968	235	875	144.576	148	21,5	19,6	58,8
2	Ryanair	766	144.243	217	139	26.271	71	451,1	449,1	205,6
3	Wizz	313	60047	122	329	60957	102	-4,9	-1,5	19,6
4	Corendon/Corendon Europe									
5	Easyjet	225	40.116	61	499	85.896	136	-54,9	-53,3	-55,1
	Corendon	176	32.976	76	168	31.635	54	4,8	4,2	40,7
	Corendon Europe	119	22.491	50	158	29.610	70	-24,7	-24,0	-28,6
6	Vueling	49	8.964	10	25	4.620	7	96,0	94,0	42,9
7	Air Baltic	37	5.365	10	35	5.075	7	5,7	5,7	42,9
8	Blue Air	14	2520	5	14	2163	6	0,0	16,5	-16,7
9	Norwegian Air Shuttle	11	2046	3	11	2046	5	0,0	0,0	-40,0
10	Air Arabia Maroc	4	696	1	4	696	1	0,0	0,0	0,0
11	Pobeda	4	756	4	0	0	0	---	---	---
12	Play	4	768	1	0	0	0	---	---	---
13	Aer Lingus	3	516	1	0	0	0	---	---	---
14	Transavia (France)	1	189	1	0	0	0	---	---	---
15	Malta Air	0	0	0	307	58.023	151	-100,0	-100,0	-100,0
16	Laudamotion	0	0	0	89	16.020	30	-100,0	-100,0	-100,0
17	Albawings	0	0	0	9	1.755	3	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	2.789	494.661	797	2.662	469.343	791	4,8	5,4	0,8

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

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

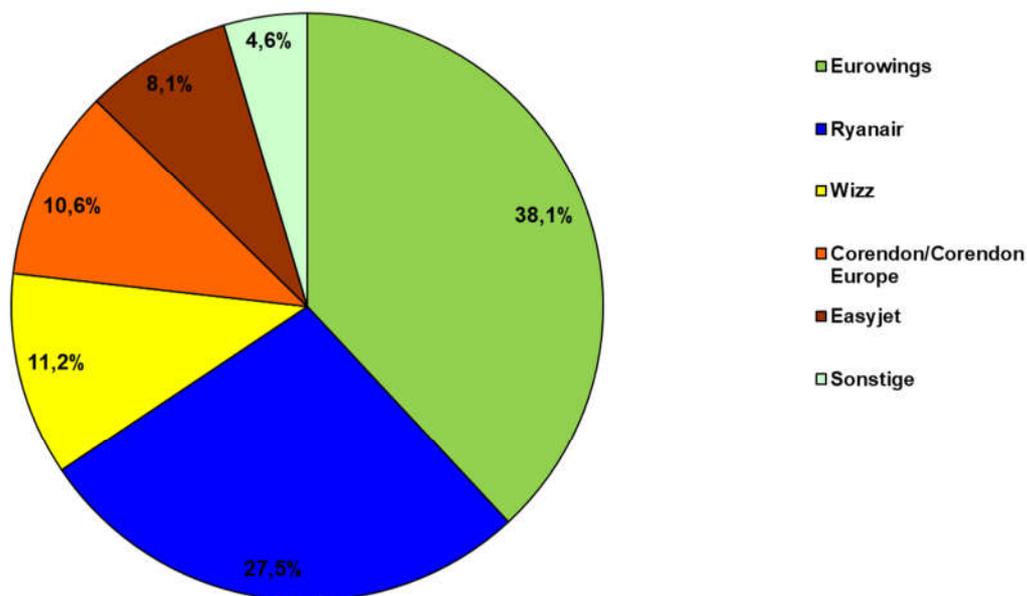


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Juliwoche 2021)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		07/2021			07/2020			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Spanien	777	139.581	104	499	90.387	107	55,7	54,4	-2,8
2	Griechenland	335	59.625	96	196	35.898	71	70,9	66,1	35,2
3	Deutschland	278	43.032	30	518	84.300	36	-46,3	-49,0	-16,7
4	Italien	263	47.221	77	176	31.428	73	49,4	50,3	5,5
5	Türkei	184	34.284	79	169	31.815	55	8,9	7,8	43,6
6	Rumänien	87	16.273	33	83	14.701	30	4,8	10,7	10,0
7	Portugal	79	14.595	23	65	11.781	23	21,5	23,9	0,0
8	Kroatien	78	13.239	30	47	8.007	20	66,0	65,3	50,0
9	Bulgarien	62	11.286	19	56	10.182	20	10,7	10,8	-5,0
10	Serbien	59	10.860	19	59	10.548	16	0,0	3,0	18,8
11	Österreich	48	7.527	9	86	14.979	16	-44,2	-49,7	-43,8
12	Ukraine	48	8.784	20	50	9.237	16	-4,0	-4,9	25,0
13	Frankreich	47	8.052	16	51	8.859	18	-7,8	-9,1	-11,1
14	Polen	47	8.650	12	47	8.646	8	0,0	0,0	50,0
15	Marokko	39	7.167	19	20	3.690	14	95,0	94,2	35,7
16	Lettland	37	5.743	9	37	5.611	8	0,0	2,4	12,5
17	Großbritannien	35	6.417	11	150	25.989	43	-76,7	-75,3	-74,4
18	Mazedonien	34	7.383	13	34	6.120	13	0,0	20,6	0,0
19	Bosnien	32	5.706	14	19	3.420	8	68,4	66,8	75,0
20	Schweiz	31	5.100	7	49	8.406	9	-36,7	-39,3	-22,2
21	Irland	21	3.918	4	20	3.780	7	5,0	3,7	-42,9
22	Ungarn	20	3.441	4	33	6.158	7	-39,4	-44,1	-42,9
23	Albanien	17	3.616	7	16	3.015	5	6,3	19,9	40,0
24	Dänemark	16	2.826	3	21	3.636	4	-23,8	-22,3	-25,0
25	Schweden	15	2.502	4	17	2.946	4	-11,8	-15,1	0,0
26	Litauen	14	2.452	6	6	1.010	3	133,3	142,8	100,0
27	Moldavien	10	1.900	4	9	1.620	3	11,1	17,3	33,3
28	Israel	9	1.656	3	13	2.424	6	-30,8	-31,7	-50,0
29	Montenegro	9	1.593	5	8	1.482	5	12,5	7,5	0,0
30	Zypern	9	1.629	5	5	894	3	80,0	82,2	66,7
31	Island	9	1.548	4	0	0	0	---	---	---
32	Estland	7	1.103	2	5	824	3	40,0	33,9	-33,3
33	Rußland	6	1.104	6	0	0	0	---	---	---
34	Georgien	5	894	3	18	3.249	8	-72,2	-72,5	-62,5
35	Norwegen	5	930	1	9	1.614	4	-44,4	-42,4	-75,0
36	Malta	4	756	2	7	1.323	3	-42,9	-42,9	-33,3
37	Tschechien	3	528	1	4	660	1	-25,0	-20,0	0,0
38	Libanon	3	522	2	0	0	0	---	---	---
39	Niederlande	2	360	1	15	2610	3	-86,7	-86,2	-66,7
40	Tunesien	2	330	1	1	150	1	100,0	120,0	0,0
41	Irak	2	348	1	0	0	0	---	---	---
42	Ägypten	1	180	1	26	4905	14	-96,2	-96,3	-92,9
43	Belgien	0	0	0	7	1224	2	-100,0	-100,0	-100,0
44	Finnland	0	0	0	5	780	1	-100,0	-100,0	-100,0
45	Armenien	0	0	0	2	378	2	-100,0	-100,0	-100,0
46	Luxemburg	0	0	0	2	312	1	-100,0	-100,0	-100,0
47	Jordanien	0	0	0	1	189	1	-100,0	-100,0	-100,0
48	Slovenien	0	0	0	1	156	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	2.789	494.661	710	2.662	469.343	696	4,8	5,4	2,0

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

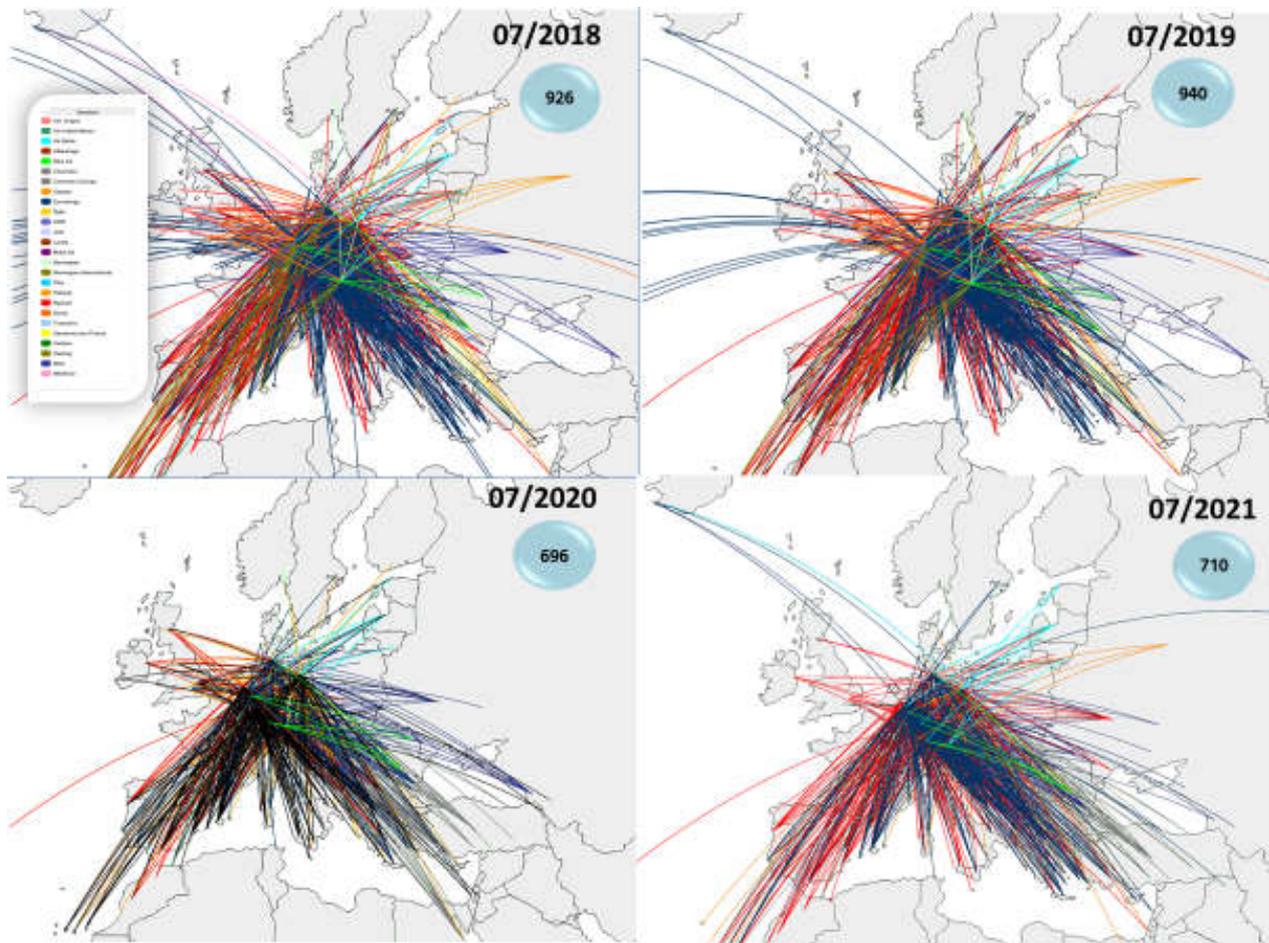


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

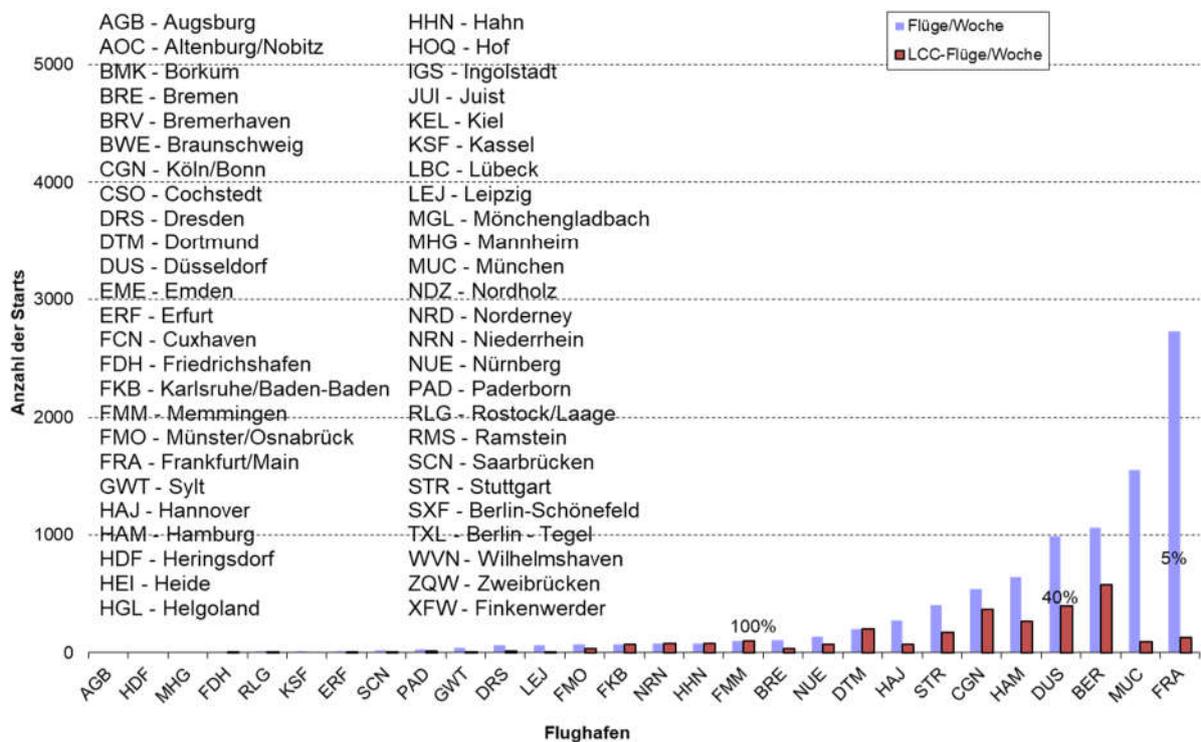


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2021

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2021 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
BER	1.847	837	45,3
DUS	1.581	522	33,0
DTM	423	421	99,5
CGN	646	382	59,1
HAM	1.067	369	34,6
STR	643	260	40,5
FMM	208	208	100,0
MUC	2.206	160	7,3
FRA	6.488	151	2,3
HHN	103	92	89,3
NRN	78	78	100,0
FKB	71	67	95,3
NUE	122	57	47,1
HAJ	315	29	9,1
BRE	90	27	29,3
FDH	12	12	98,7
DRS	37	5	14,8
LEJ	56	5	9,5
PAD	10	4	45,7
FMO	19	4	20,7
SCN	14	0	1,0
ERF	1	0	0,0
LBC	7	0	0,0
RLG	3	0	0,0
Gesamt	16.045	3.690	23,0

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2021 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2021		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair	13.168	2.484.234	3.603
2	Easyjet	5.679	1.020.748	1.154
3	Wizz/UK/Abu	4.155	861.259	1.494
	Wizz	3.981	824.920	1.434
4	Vueling	3.510	658.646	548
5	Transavia/France	2.086	389.732	425
6	Eurowings	1.908	312.516	460
7	Pobeda	1.802	340.578	203
8	Volotea	1.777	294.228	579
9	Jet 2	1.562	297.718	446
10	Norwegian/Int.	1.227	228.222	230
	Norwegian	1.215	225.990	226
	Transavia.France	1.052	198.586	237
	Transavia	1.034	191.146	188
11	Corendon/Dutch/Europe	928	174.564	429
	Corendon	567	106.335	259
12	Air Baltic	555	80.471	161
13	Blue Air	530	97.020	147
14	Aer Lingus	337	62.578	63
	Corendon Europe	290	54.810	129
15	Air Arabia Maroc/Abu	174	30.276	55
	Air Arabia Maroc	166	28.884	52
16	flydubai	166	28.590	30
	Wizz UK	159	32.754	51
17	Albawings	78	13.260	24
	Corendon Dutch	71	13.419	41
18	Play	30	5.760	12
	Wizz Abu Dhabi	15	3.585	9
	Norwegian Air International	12	2.232	4
	Air Arabia Abu Dhabi	8	1.392	3
19	Blue Panorama	8	1.336	6
20	Scoot	3	987	1
	Summe	39.683	7.382.723	10.070

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge 07/2021 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	07/2021		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Spanien	7.610	1.419.957	1.157
2	Italien	6.200	1.160.105	1.143
3	Großbritannien	4.169	778.187	851
4	Frankreich	3.487	629.182	724
5	Deutschland	2.789	494.661	710
6	Griechenland	1.951	364.489	598
7	Rußland	1.795	338.831	198
8	Portugal	1.243	234.029	203
9	Polen	1.033	203.011	361
10	Niederlande	1.028	189.992	199
11	Rumänien	891	172.273	230
12	Norwegen	749	140.690	98
13	Schweiz	688	125.379	153
14	Irland	651	123.821	136
15	Belgien	529	99.991	127
16	Österreich	444	83.897	109
17	Dänemark	388	72.005	86
18	Schweden	380	72.639	107
19	Türkei	344	64.071	147
20	Ungarn	316	61.399	88
21	Kroatien	312	55.829	117
22	Lettland	312	48.286	79
23	Bulgarien	306	59.551	95
24	Ukraine	273	50.168	101
25	Zypern	266	50.772	99
26	Malta	197	37.578	65
27	Litauen	196	35.200	65
28	Serbien	168	32.744	54
29	Albanien	153	31.491	37
30	Tschechien	141	26.290	50
31	Bosnien	102	18.476	38
32	Mazedonien	86	19.051	33
33	Estland	67	11.022	20
34	Georgien	64	11.562	18
35	Island	62	12.063	23
36	Moldawien	57	10.819	21
37	Luxemburg	51	9.213	13
38	Finnland	50	8.987	11
39	Slovakei	47	8.929	24
40	Montenegro	31	5.799	16
41	Gibraltar	22	3.972	5
42	Aserbajdschan	15	2.700	1
43	Armenien	13	2.348	3
44	Slowenien	4	748	2
45	Weißrussland	3	516	1
	Summe	39.683	7.382.723	8.416

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge 07/2021. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

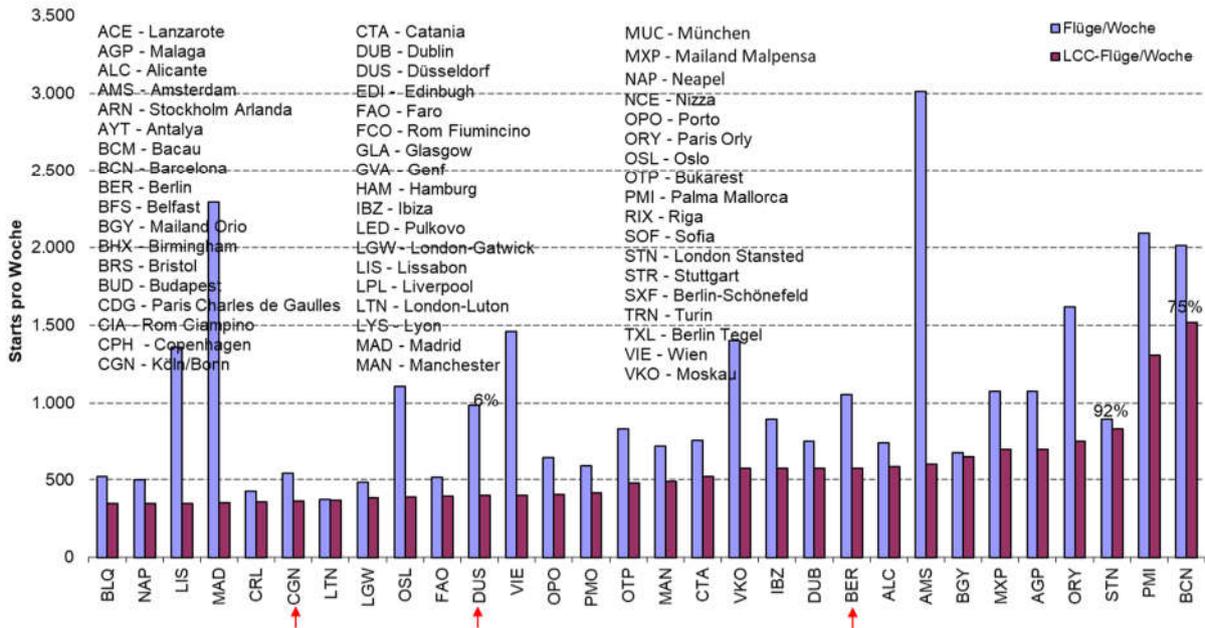


Abbildung 4: Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2021

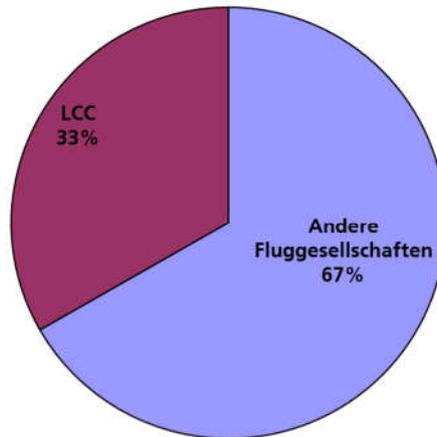


Abbildung 5: Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts im Juli 2021

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