



# DLR-LOW COST MONITOR 2/2024

Markt der Low-Cost-Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr (Sommer/Herbst)



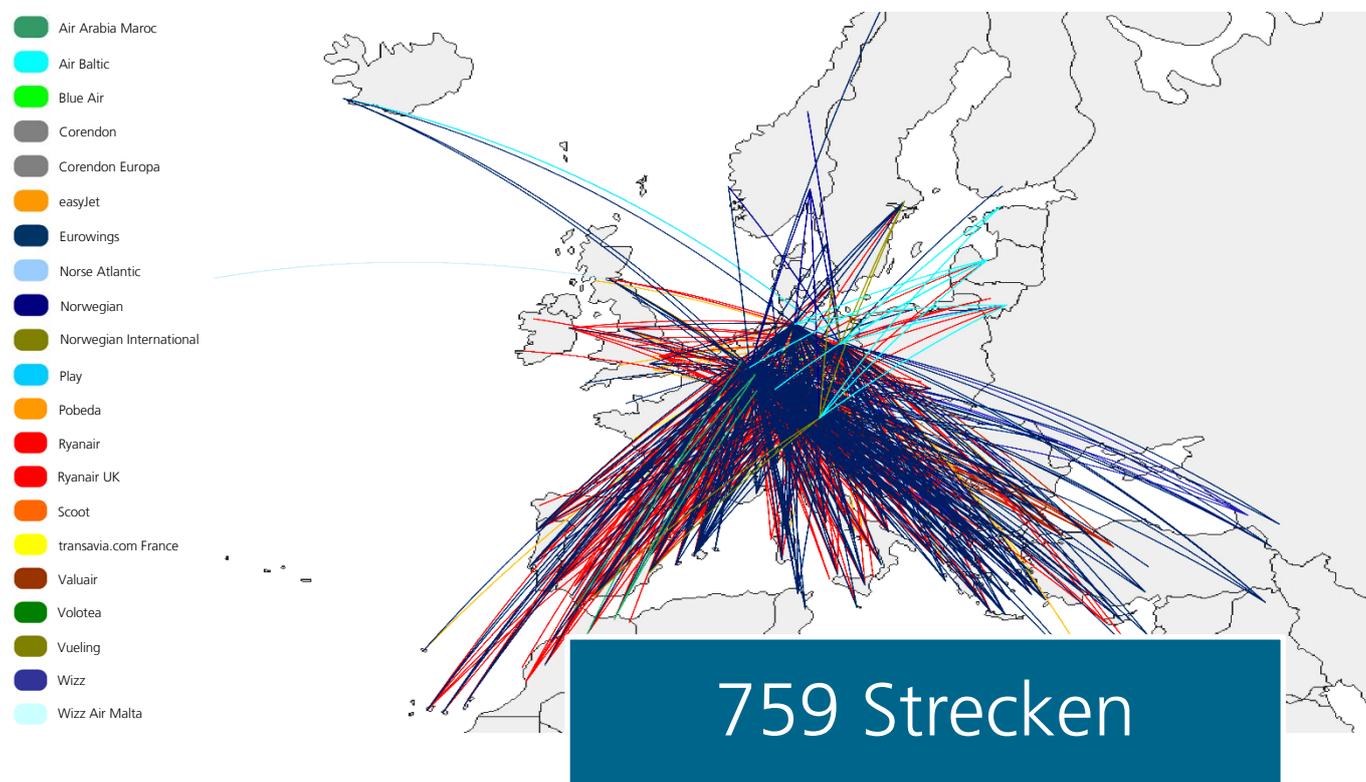
# Inhaltsverzeichnis

## Extra Europateil

Einleitung	3
1. Low-Cost-Fluggesellschaften in Deutschland	4
1.1. Definition, Anzahl und Flottengröße der Low Cost Carrier	4
1.2. Ranking der Low Cost Carrier und Angebotsentwicklung	6
1.3. Marktanteile der Low Cost Carrier	7
2. Verkehrsangebote in Deutschland	7
2.1. Strecken	7
2.2. Wettbewerb	8
2.3. Flüge	8
2.4. Sitze	8
2.5. Zielländer	9
2.6. Flughäfen	9
3. Flugpreise ab Deutschland	9
3.1. Durchschnittspreise	9
3.2. Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum	10
4. Passagiernachfrage in Deutschland	10
5. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa	10
6. Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick	13
7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	16
8. Impressum	22

## Einleitung

➔ Der Markt der Low-Cost-(LC)-Angebote von Fluggesellschaften ist seit vielen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes.



Low Cost Streckennetz von deutschen Flughäfen, Stand Juli 2024

Der vom DLR herausgegebene **Low Cost Monitor** informiert zweimal jährlich (Winter/Frühjahr und Sommer/Herbst) über wesentliche Merkmale und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten einschließlich der Flugpreise sowie der Passagiernachfrage nach Low-Cost-Verkehrsleistungen.

Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf den Flugplandaten einer Referenzwoche im **Sommerflugplan 2024**. Die verwendeten tatsächlichen Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2024.

**Hinweise zur Datengrundlage:** Aufgrund der Corona-Pandemie ist neben dem Linienverkehr auch der Low-Cost-Verkehr zeitweise fast vollständig zum Erliegen gekommen und hat erst im Sommer 2021 wieder angefangen, sich zu erholen. Hinzu kommen seit 2022 Auswirkungen durch den Ukraine-Krieg. Auch wenn die Corona-Einschränkungen in Deutschland und Europa aufgehoben sind, können weiterhin kurzfristige Flugplanänderungen und unvorhergesehene Flugausfälle auftreten. Zudem kann es bei hoher Nachfrage zu ad-hoc Flügen kommen, die in den Flugplandaten noch nicht enthalten sind. Daher kann es zu Abweichungen zwischen den vorab veröffentlichten Flugplänen, auf denen viele Analysen dieses Berichts basieren, und den tatsächlich durchgeführten Flügen kommen.

## 1. Low-Cost-Fluggesellschaften in Deutschland

### 1.1. Definition, Anzahl und Flottengröße der Low Cost Carrier

→ Die teilweise oder gänzlich im Low Cost (LC) Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich zwar nur wenige, jedoch relevante Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren, zum Beispiel 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 Low-Cost-Segment. Bei mehr und mehr Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low-Cost-Markt erschwert. **Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser derzeit 14 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low-Cost-Angebote vorhalten.**

In den vergangenen Jahren sind verstärkt Tochtergesellschaften gegründet worden. Daher können grundsätzlich Flüge von Eurowings und Eurowings Europe zusammen betrachtet werden. Ähnliches gilt für easyJet mit den Tochtergesellschaften easyJet Switzerland und easyJet Europe, sowie Ryanair und die Töchter Ryanair UK und Malta Air. Diese Töchter operieren unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln. Die Tochtergesellschaften haben zudem ihren Geschäftssitz zum Teil in verschiedenen Staaten, was unter anderem auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist.

Die Gesellschaften im Einzelnen sind (siehe auch Tabelle 1):

- Air Arabia Maroc (3O) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 12 Flugzeuge (\*A320: 12)
- Air Baltic (BT) ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com)), Flotte: 32 Flugzeuge (A220: 31, A319: 1)
- Ajet (VF) ([www.ajet.com](http://www.ajet.com)), Flotte: 81 Flugzeuge (B737: 61, A320: 6, A321: 14)
- easyJet (U2) ([www.easyJet.com](http://www.easyJet.com)), Flotte: 184 Flugzeuge (A319: 47, A320: 126, A321: 11)
- easyJet Europe (EC) ([www.easyJet.com](http://www.easyJet.com)), Flotte: 135 Flugzeuge (A319: 35, A320: 92, A321: 8)
- easyJet Switzerland (DS) ([www.easyJet.com](http://www.easyJet.com)), Flotte: 32 Flugzeuge (A320: 32)
- Eurowings (EW) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 77 Flugzeuge (A319: 28, A320: 38, A321: 11)
- Eurowings Europe (E2) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 24 Flugzeuge (A319: 4, A320: 20)
- Lauda Europe (LW) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 25 Flugzeuge (A320: 25)
- Norse Atlantic (NO) ([www.flynorse.com](http://www.flynorse.com)), Flotte: 5 Flugzeuge (B787: 5)
- Norwegian Int. (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 41)
- Norwegian (D8) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 46 Flugzeuge (B737: 45, A320: 1)
- Play (OG) ([www.flyplay.com](http://www.flyplay.com)), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 6, A321: 3)
- Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 320 Flugzeuge (B737: 320); inkl. Malta Air: (B737: 494)
- Ryanair UK (RK) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 15 Flugzeuge (B737: 15)
- Scoot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 48 Flugzeuge (B787: 21, A320: 15, A321: 8, E: 4)
- Transavia (France) (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 73 Flugzeuge (B737: 65, A320: 8)
- Volotea (V7) ([www.volotea.com](http://www.volotea.com)), Flotte: 43 Flugzeuge (A319: 19, A320: 24)
- Vueling (VY) ([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 115 Flugzeuge (A319: 6, A320: 89, A321: 20)
- Wizz Air (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 76 Flugzeuge (A320: 19, A321: 57)
- Wizz Malta (W4) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 75 Flugzeuge (A320: 23, A321: 52)

---

\*A: Airbus, B: Boeing, E: Embraer

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 erschwert ist, da nur ausgewählte Flüge von Privatpersonen 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. Denn mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Mittelpunkt der Low-Cost-Definition, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, dass ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden angeboten wird. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Low-Cost-Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

**Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Erfassung aller Billigflugangebote.**

→ Insgesamt ist die **Anzahl der Fluggesellschaften** mit einem hohen Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt relativ konstant geblieben. Es gab jedoch eine vermehrte **Gründung von Tochtergesellschaften**, unter anderem wegen des Brexits. In den vergangenen Jahren haben mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, zum Beispiel Lufthansa mit Eurowings und 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. Im Zusammenhang mit dem Brexit wurde mit Ryanair UK eine weitere Tochtergesellschaft gegründet. Scoot, eine Gesellschaft aus Singapur, die in der Vergangenheit schon Angebote im Langstrecken Low-Cost-Verkehr nach Asien angeboten hat, ist nach der Corona-Pandemie in Deutschland auch wieder aktiv. Ebenso sind Volotea und Air Arabia Maroc wieder zurück in Deutschland. Mit Wizz Air Malta ist eine neue Tochtergesellschaft von Wizz Air in Deutschland aktiv. Hier ist es teilweise zu einer Verschiebung der Flüge zwischen den beiden Gesellschaften gekommen, was den Rückgang der Flüge bei der Muttergesellschaft erklärt. Ajet ist eine 2023 gegründete Tochtergesellschaft von Turkish Airlines, die auf der ehemaligen Tochtergesellschaft AnadoluJet basiert und dem Low-Cost-Segment zugeordnet werden kann. Norse Atlantic ist ein jüngerer Low Cost Carrier aus Norwegen, der Langstreckenflüge anbietet. Die bisherigen Langstreckenangebote der Eurowings sind von der neuen Tochtergesellschaft „Discover“ übernommen worden, die sich auf Touristikverkehre spezialisiert hat.

→ Die **Flottengröße** ist bei den meisten Fluggesellschaften weiter angestiegen. Allerdings ist diese Betrachtung durch die Gründung der Tochtergesellschaften auch unübersichtlicher geworden, weil die Fluggesellschaften innerhalb dieser die Flugzeuge verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich ist. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben dieses Low Cost Monitors.

Ryanair verfügt mit 320 Flugzeugen des Typs B737-800 und B737 Max, mit jeweils knapp 190 bzw. 200 Sitzplätzen, und weiteren 15 Flugzeugen bei Ryanair UK sowie 174 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): 265; LH-Cargo: 12; LH-Cityline: 43, Lufthansa City Airlines: 4). 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 über Europa verteilt hat, passte ihren aktuellen Gesamtbestand an: Insgesamt hat easyJet (U2) selbst „nur“ noch 184 Flugzeuge. Hinzu kommen jedoch Flugzeuge von easyJet Europe und easyJet Switzerland, sodass die Gesellschaft insgesamt über rund 350 Flugzeuge verfügt.

Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hatte 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 hatte. In der Corona-Krise mussten diese jedoch eingestellt werden. Im Sommer 2021 ist mit Eurowings Discover ein neues Tochterunternehmen gegründet worden, das von Frankfurt aus Langstreckenflügen und Flüge in den touristischen Mittelmeerraum anbietet. Während Eurowings sich weiterhin auf preiswerte Direktflüge innerhalb Europas spezialisiert hat, ist Discover nach eigenen Aussagen eher eine touristische Airline und wird daher nicht weiter in diesem Monitor betrachtet. Dieser Gesellschaft stehen 14 Flugzeuge vom Typ A320 und dreizehn A330 Maschinen zur Verfügung. Bei Eurowings selbst sind aktuell weitere 77 Flugzeuge, vorwiegend der Typenklasse A319/A320/A321, und bei Eurowings Europe 24 Flugzeuge im Dienst. Darüber hinaus kann auch noch auf Flugzeuge von Partnerairlines zurückgegriffen werden.

Bisher war Norwegian in Europa einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs B787 verfügte und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbieten konnte. Aber auch diese finden aufgrund der Corona-Pandemie und einer Strategieänderung seit Januar 2021 nicht mehr statt. Norwegian hatte vor einiger Zeit auch B737Max8 Flugzeuge im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen eingesetzt, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp zwischen dem Frühjahr 2019 und Januar 2021 nicht mehr zum Einsatz kamen. Daher besteht die Flotte von Norwegian derzeit nur noch aus 87 Flugzeugen des Typs B737. Dafür setzen die neugegründeten, norwegischen Norse Atlantic und Norse Atlantic UK 11 Flugzeuge des Typs B787 ein.

Zahlreiche Flugzeuge der Gesellschaften befanden sich aufgrund des stark eingeschränkten Luftverkehrs in der Corona-Pandemie viele Monate auf Parkposition oder sind ausgemustert worden, bzw. Bestellungen wurden zurückgenommen. Seit einiger Zeit ist jedoch zusammenfassend wieder ein deutlicher **Anstieg der Anzahl der Flugzeuge** zu erkennen. Diese können jedoch nur langsam erneut in den Markt eingefügt werden, da geparktes Fluggerät erst wieder flugtüchtig gemacht und ausgemustertes durch neues ersetzt werden muss. Auch muss verstärkt neues Personal erst ausgebildet werden.

## 1.2. Ranking der Low Cost Carrier und Angebotsentwicklung

➔ Während in den Jahren von 2002 bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten im Low-Cost-Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen. Nach einem Anstieg im Jahr 2010 gab es 2011 erneut einen Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 war bis 2018/2019 im Low-Cost-Segment ein **kontinuierliches Wachstum** zu beobachten. Dabei erreichte das Angebot mit 6.746 Starts im Sommer 2018 und mit 5.325 Starts im Winter 2019 seinen bisherigen Höchststand. Nach dem Sommer 2019 folgte erstmals seit langer Zeit ein Rückgang um 1 % auf 6.683 Starts. Ein Grund für den **Angebotsrückgang** war zunächst unter anderem das Flugverbot der Boeing 737 Max zwischen 2019 und 2021, die bei mehreren Gesellschaften einen Teil der Flotte bildet. Danach führte die Corona-Pandemie zu drastischen Rückgängen. Im Sommer 2020 gab es lediglich rund 2.600 geplante Starts im betrachteten Segment. Es folgte ein Anstieg auf 4.060 geplante Starts im Sommer 2022. Dieses Jahr beträgt der Anstieg gegenüber 2023 rund 6 %, auf 4.266 Starts.

➔ Siehe Tabelle 1: Gemessen an der Zahl der geplanten Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2024 ist Eurowings mit über 2.100 Starts pro Woche der größte Anbieter von preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, bedeutet dies ein Wachstum von rund 3 %. Im Vergleich zu den Flügen im Sommer 2019 sind es jedoch 32 % weniger.

Im Ranking folgen Ryanair (1.166 Flüge) und Wizz Air (309 Flüge). Auch bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit Sommer 2019 ein deutlicher Rückgang des Flugangebots festzustellen. Nach einer fast vollständigen Einstellung des Flugverkehrs während der Corona-Pandemie gibt es bei Ryanair seit 2022 wieder einen deutlichen Anstieg. Auch in diesem Jahr verzeichnet Ryanair, einschließlich ihrer Tochtergesellschaften, ein Wachstum von rund 7 % im Vergleich zum Vorjahr. Dabei gab es in der Vergangenheit deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hatte 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 wurden in der Vergangenheit weitere Großflughäfen in den Ryanair-Flugplan integriert. Im Sommer 2020 kam es zu einer weiteren Verschiebung: Der Flughafen Weeze wurde kurzzeitig ausschließlich von Malta Air angefliegen, dieses Jahr erfolgt dies wieder unter Ryanair-Flugnummer. Aktuell ist eine Konzentration auf die Flughäfen Berlin und Köln zu beobachten. Auch kleinere Flughäfen wie Weeze, Hahn oder Memmingen werden verstärkt angefliegen, während andere, wie Frankfurt, Stuttgart oder München, nicht mehr bedient werden.

easyJet hat im Sommer 2024 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um rund 6 % erhöht. Gegenüber 2019, als noch etwa 1.150 Flüge angeboten wurden, beträgt das Angebot derzeit jedoch nur rund 26 %. Ein Grund dafür sind laut easyJet unter anderem die hohen Gebühren in Berlin.

### 1.3. Marktanteile der Low Cost Carrier

→ Siehe Abbildung 1: Mit rund 50 % Marktanteil bei den geplanten Flügen dominiert auch im Sommer 2024 Eurowings mit den meisten Low-Cost-Verbindungen. Zusammen mit Ryanair, Wizz und easyJet vereinen die vier Carrier derzeit rund 91,5 % des deutschen Marktes auf sich.

## 2. Verkehrsangebote in Deutschland

### 2.1. Strecken

→ Siehe Tabellen 1 und 2 sowie Abbildung 2: Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für die Kunden preisgünstigen Low-Cost-Flugangebote **Flüge auf 759 unterschiedlichen Strecken** in einer Woche im Juli 2024 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten. Das sind 24 Strecken mehr als im letzten Jahr, was einem Anstieg von rund 3 % entspricht. Diese Werte liegen jedoch deutlich unter denen des Jahres 2019, als noch 940 Strecken angeboten wurden. Es ist wichtig zu beachten, dass Vergleiche stets mit der entsprechenden Vorjahresperiode durchgeführt werden und hier nicht mit der Winter- und Frühlingsperiode, da diese saisonbedingt abweichende Werte aufweisen.

Während seit der Entstehung des Low-Cost-Marktes vor mehr als 20 Jahren in den Anfangsjahren jährlich etwa 100 Strecken neu hinzugekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise der Weltwirtschaft an. Dies führte zu einem entsprechenden Nachfragerückgang im Luftverkehr. Nach kurzer Zeit zeigte sich jedoch wieder ein positives Wachstum bei den angebotenen Strecken, das 2019 seinen Höchstwert erreichte: sowohl im Sommerflugplan mit 940 Strecken als auch im Winterflugplan mit 699 unterschiedlichen Strecken.

Eurowings liegt im Juli 2024 mit 388 angebotenen Strecken auf Platz 1. Nach einem Anstieg bei Eurowings im Jahr 2018 auf 390 Strecken kam es durch die Corona-Pandemie zu einem deutlichen Rückgang. Nach einem Tiefstand im Jahr 2020 mit 148 Strecken zeigt sich seit 2021 wieder ein kontinuierlicher Anstieg.

In diesem Jahr liegt die Anzahl der angebotenen Strecken mit 388 etwa 8 % über dem Wert des letzten Jahres. Der angebotsstärkste Standort der Gesellschaft ist im Juli 2024 der Flughafen Düsseldorf mit 110 Strecken und 650 Starts pro Woche. Dahinter folgen Stuttgart mit 70 Strecken und 355 Starts sowie die Flughäfen Köln und Hamburg.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 **innerdeutschen Strecken** erreicht wurde, war langfristig ein Rückgang zu beobachten. Während nach der Corona-Pandemie die Anzahl der innerdeutschen Strecken zunächst wieder zunahm, liegen die aktuellen Werte mit 26 Strecken etwas niedriger als im letzten Jahr.

## 2.2. Wettbewerb

→ Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist auch im Sommer 2024 sehr gering. So wurden nahezu 9 von 10 Strecken von nur einer Low-Cost-Gesellschaft befliegen, d.h. 662 von den 759 unterschiedlichen Strecken. Lediglich auf rund 100 Strecken fliegen zwei oder mehr Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind zum Beispiel Strecken nach Palma de Mallorca oder zu Zielen in Griechenland und anderen spanischen Orten.

## 2.3. Flüge

→ Siehe Tabellen 1 und 2: Insgesamt wurden **4.266 Flüge** von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in einer Woche im Juli 2024 durchgeführt. Ein Jahr zuvor waren es 4.035, im Jahr 2019 jedoch über 6.600. Die Zahl der Flugangebote ist gegenüber dem Vorjahr somit um fast 6 % gewachsen. Die Zahl der Strecken hat dagegen mit nur 2,5 % weniger stark zugenommen, was auf eine Netzreduzierung im Vergleich zum letzten Jahr hinweist.

Die mittlere **Bedienungshäufigkeit** auf allen Strecken lag im Juli 2024 bei rund 5 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert jedoch stark: So wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Durchschnitt rund 13 Flüge pro Woche angeboten, während es im Verkehr nach Italien lediglich 4 Flüge pro Woche waren.

## 2.4. Sitze

→ Siehe Tabellen 1 und 2: Auf den 4.266 angebotenen Flügen wurden im Durchschnitt **180 Sitze pro Flug** angeboten. Damit ist die Sitzplatzkapazität pro Flug gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Insgesamt zeigt sich, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low-Cost-Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von etwa 170–180 Sitzplätzen etabliert hat.

Der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, setzt jedoch mit der Boeing 737-800 ausschließlich Flugzeuge mit einem deutlich größeren Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein. Mit der Auslieferung der Boeing 737 Max ist die Sitzplatzkapazität auf 197 Sitze gestiegen und soll mit der Einführung der Boeing 737Max10 ab 2027 sogar auf 228 Sitze anwachsen.

Diese spezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Typisches Fluggerät in diesem Segment sind Flugzeuge der Airbus-A319/A320-Baureihe sowie der Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften, wie beispielsweise Air Baltic, setzen auch kleinere Flugzeuge ein.

## 2.5. Zielländer

→ Siehe Tabelle 2: Im Ranking der Zielländer zeigt sich ein relativ **geringer Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs**: Nur knapp 8 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen entfallen auf diesen Markt. Mit lediglich 26 Strecken macht der innerdeutsche Verkehr sogar nur rund 3,5 % aller angebotenen Strecken aus.

In den Sommermonaten stehen **Spanien und Italien** mit 1.079 bzw. 502 geplanten Flügen im Ranking an erster und zweiter Stelle. Großbritannien belegt den dritten Platz, während der innerdeutsche Verkehr mit 338 Flügen auf Platz 4 liegt.

Insgesamt planen die Low Cost Carrier im Sommerflugplan 2024 **ab Deutschland Destinationen in 45 Länder**. Allerdings werden viele dieser Ziele nur mit sehr geringen Frequenzen bedient.

## 2.6. Flughäfen

→ Siehe Abbildung 3: Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt aufgrund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und der zeitweise ausgelasteten Kapazitäten auch im Sommerflugplan 2024 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low-Cost-Angebote. Zwar hatten Ryanair und Wizz Air im Jahr 2017 begonnen, günstige Flüge von Frankfurt aus anzubieten, doch mittlerweile haben sich beide Airlines wieder von diesem Standort zurückgezogen.

Berlin erreicht, insbesondere durch Eurowings und Ryanair, 919 Starts pro Woche und liegt damit vor **Düsseldorf auf Platz 1 der deutschen Flughäfen** mit den meisten Low-Cost-Angeboten. Auf den weiteren Plätzen folgen Köln, Hamburg und Stuttgart.

## 3. Flugpreise ab Deutschland

Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich in einem Sonderbeitrag zum Low Cost Monitor Sommer/Herbst 2/2024 auf der Internetseite des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt ([www.dlr.de](http://www.dlr.de)).

### 3.1. Durchschnittspreise

→ **Die Flugpreise der bedeutendsten Low-Cost-Anbieter in Deutschland variieren je nach Airline, Flugziel und Vorausbuchungszeitraum.** Früher wurden von den Carriern typischerweise Nettoflugpreise angegeben, die Gebühren, Steuern und andere Zuschläge noch nicht enthielten und daher wenig aussagekräftig waren. Dies hat sich geändert: Heute werden ausschließlich Endpreise ausgewiesen.

Um Angaben über Endpreise machen zu können, wurden die Preise für Low-Cost-Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken (rund 10 % des Angebots) für vier Buchungszeitpunkte ermittelt: einen Tag, eine Woche, einen Monat und drei Monate vor Abflug. Aufgrund von Streckenanpassungen bei den Fluggesellschaften wurden teilweise neue Strecken in die Untersuchung aufgenommen, die ab Herbst 2024 bedient werden. Dies erschwert die Vergleichbarkeit mit den Vorjahren. Als Buchungsdatum wurde in diesem Jahr der 17. September 2024 gewählt.

Die ermittelten **Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren im Herbst 2024 je nach Airline zwischen 61 € und 115 €**, über alle untersuchten Strecken und Buchungszeitpunkte hinweg.

### 3.2. Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum

→ Die Flugpreise bei Low-Cost-Angeboten variieren stark je nach Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung. Ein Flug, der für den Folgetag gebucht wird, kann ein Mehrfaches kosten im Vergleich zu einem Flug, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird.

Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low-Cost-Anbieter in Deutschland liegen zwischen **ca. 88 € und 152 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag**. Für **Flüge**, die erst **drei Monate nach dem Buchungstag** stattfinden, variieren die **Preise zwischen etwa 36 € und 73 €**.

Allerdings geben diese Daten keine genauen Auskünfte über die Anzahl der tatsächlich zu diesen Preisen verkauften Tickets, da es keine gesicherten Informationen darüber gibt, wie viele Sitze tatsächlich zu den jeweiligen Tarifen angeboten und verkauft wurden.

## 4. Passagiernachfrage in Deutschland

→ Siehe Tabelle 3: Im ersten Halbjahr 2024 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 96,5 Mio. Passagiere gezählt worden. **24,5 Mio. Ein- und Aussteiger** können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low-Cost-Verkehrs zugeordnet werden. Dies entspricht einem Anteil von rund 25 %.

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 Memmingen und Dortmund, fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Keinen entsprechenden Verkehr gibt es mehr am Flughafen Zweibrücken.

Die positive Passagierentwicklung der vorherigen Jahre war seit dem ersten Halbjahr 2020 Corona bedingt stark eingebrochen. Zwar gibt es seit 2021 wieder einen Anstieg, die Werte im ersten Halbjahr 2024 liegen jedoch noch immer rund 18 % unter denen des letzten Jahres 2019 vor der Pandemie. Die Anzahl der LCC-Passagiere liegt sogar 36 % unter dem Wert von 2019.

## 5. Der aktuelle Low-Cost-Markt in Europa

→ Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low-Cost-Marktes soll auch der europäische Markt betrachtet werden, auf dem zahlreiche Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten tätig sind. Neben den bereits auf dem deutschen Markt präsenten Fluggesellschaften gibt es weitere Anbieter und Tochtergesellschaften, die dem Low-Cost-Segment zugeordnet werden können. Obwohl viele dieser Tochterunternehmen über einen eigenen Zwei-Buchstaben-IATA-Code verfügen, operieren einige unter dem Code ihrer Muttergesellschaft. Dies erschwert eine eindeutige Identifizierung. Hinzu kommt, dass in der Vergangenheit die Zahl der Airlines gestiegen ist, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low-Cost-Segment tätig sind.

Dadurch wird eine klare Abgrenzung zwischen klassischen Linien-Carriern, Ferienfluggesellschaften und Low-Cost-Anbietern immer schwieriger. Aus diesem Grund erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine vollständig korrekte Erfassung. Ziel ist es vielmehr, eine annähernd genaue Darstellung von Umfang und Struktur des europäischen Low-Cost-Marktes zu liefern.

→ Seit Beginn der Corona-Krise Anfang 2020 ist das Angebot im Low-Cost-Sektor europaweit zurückgegangen. Inzwischen nimmt es jedoch wieder deutlich zu und hat in einigen Bereichen das Vor-Corona-Niveau sogar überschritten: **In Summe gibt es gegenüber dem letzten Jahr einen Anstieg des Low-Cost-Verkehrs in Europa von rund 10 %. Das Angebot liegt damit rund 2 % über dem von 2019.**

→ Die **Anzahl der in Europa tätigen Low-Cost-Fluggesellschaften** ist gegenüber dem Vorjahr 2023 relativ konstant geblieben. Nur Flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen und hat 2023 den Flugbetrieb eingestellt. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

- Air Arabia Abu Dhabi (3L) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 10 Flugzeuge (\*A320: 10)
- Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 88 Flugzeuge (B737: 88)
- Jet2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 116 Flugzeuge (B737: 99; B757: 3; A321: 13; A330: 1)
- Norse Atlantic UK (Z0) ([www.flynorse.com](http://www.flynorse.com)), Flotte: 6 Flugzeuge (B787: 6)
- Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 53 Flugzeuge (B737: 47, A321: 6)
- Wizz Abu Dhabi (5W) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 12 Flugzeuge (A321: 12)
- Wizz UK (W9) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 18 Flugzeuge (A321: 18)

→ Insgesamt setzt sich die **Konsolidierung im Bereich der Low-Cost-Angebote** weiter fort. Mehrere Fluggesellschaften befinden sich in Auflösung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Während schon vor der Corona-Krise Gesellschaften, wie zum Beispiel Air Italy, in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert wurden, mussten andere, zum Beispiel Air Berlin oder Niki, Konkurs anmelden. Air Berlin meldete im August 2017 Insolvenz an, und Niki wurde von Laudamotion in Österreich übernommen, die jedoch 2020 den Betrieb einstellte. Im Gegenzug wurde in Malta neben Malta Air die Lauda Europe gegründet, die den Betrieb von Laudamotion übernahm und eine Tochtergesellschaft der irischen Ryanair ist. Die isländische Gesellschaft Iceland Express wurde zunächst von WOW übernommen, doch auch WOW stellte im März 2019 den Flugbetrieb ein. Ebenso fliegt Flybaboo nicht mehr als eigenständige Marke, sondern wurde von Darwin Airline übernommen, die unter dem Namen Etihad Regional weitergeführt wurde. Auch Etihad Regional stellte Ende 2017 den Flugbetrieb ein. Flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen und hat 2023 den Flugbetrieb eingestellt.

Air One und Wizz Ukraine hatten den Betrieb bereits 2014 und 2015 eingestellt. Der Grund dafür waren politische Schwierigkeiten. Volare wurde in Alitalia integriert und 2015 aufgelöst. Air Italy wurde von Meridiana übernommen, das sich später aus dem Niedrigpreissegment zurückzog. Der malaysische Langstrecken-Low Cost Carrier AirAsia X zog sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren vollständig aus Europa zurück. Ebenso schon vor einigen Jahren stellten auch Blue Panorama und Tochtergesellschaften von Norwegian ihren Betrieb ein. Einige, wie Norwegian, hatten schon vor der Pandemie Probleme, unter anderem durch das Startverbot der B737Max. Zwischenzeitlich sind die Langstreckendienste dieser Gesellschaft vollständig eingestellt worden, ein Insolvenzverfahren ist inzwischen beendet, und die Airline will sich künftig auf Europa konzentrieren.

---

\*A: Airbus, B: Boeing

→ Im Gegensatz dazu gab es in jüngster Zeit auch **Neugründungen**: Die norwegische Airline Norse Atlantic und ihre Tochtergesellschaft Norse Atlantic UK sind neu auf dem Markt.

Die Airlinegruppe IAG, zu der British Airways und Iberia gehören, gründete im Sommer 2017 mit Level einen neuen Langstrecken-Carrier. Auch innerhalb des Air France-KLM-Konzerns wurde 2017 mit Joon eine neue Fluggesellschaft gegründet, die den Low-Cost-Sektor bedienen sollte, aber inzwischen den Betrieb eingestellt hat. Seit 2021 gibt es mit Play einen neuen Low-Cost-Carrier aus Island. Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, bot zunächst Langstreckenflüge von Athen nach Singapur an und nahm auch Direktflüge von Berlin auf, die derzeit jedoch nur über Athen führen.

Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie Wizz Air immer größer und gründen weitere Tochtergesellschaften: neben Wizz UK und Wizz Abu Dhabi zusätzlich eine Wizz Malta. Ebenso neu im Markt ist Ajt, eine Tochtergesellschaft von Turkish Airlines.

→ Siehe Tabelle 4: Die **größte europäische Low-Cost-Fluggesellschaft** ist Ryanair mit über 24.000 geplanten Starts in einer Juliwoche 2024, was einer Erhöhung des Flugangebots in Europa gegenüber dem Vorjahr von 8,4 % entspricht und damit mehr als 30 % über dem Flugangebot von 2019 liegt. Es folgen die Flüge der Gesellschaften easyJet und Wizz, die rund 12.800 bzw. 6.300 Flüge im Betrachtungszeitraum geplant haben. Beide Gesellschaften haben ihr Angebot um rund 2,5 % erhöht. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften, beispielsweise hinsichtlich der Bedienfrequenz. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich nur 5 Flüge pro Woche anbietet, sind es bei Vueling 10 Flüge. Der Marktanteil von Ryanair als dem größten Low Cost Carrier liegt derzeit bei rund 35 %, was im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert ist.

→ Siehe Tabelle 5: Die wichtigsten **Quell- und Zielländer** für Low-Cost-Flüge sind Spanien und Großbritannien mit rund 12.000 bzw. 10.700 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz Spaniens im Sommer 2024 fast 1.400 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Das Netz Großbritanniens umfasst immerhin rund 1.300 Strecken. Auf den weiteren Plätzen nach den angebotenen Flügen folgen Italien und Frankreich. Deutschland liegt mit 4.266 Starts auf Rang 5.

→ Von den insgesamt rund 10.600 unterschiedlichen **Strecken** werden ca. 81 % von nur einem Low-Cost-Anbieter bedient. Es gibt damit ca. 1.700 Strecken auf denen zwei, und rund 300 Strecken auf denen mehr als zwei Gesellschaften mit Low-Cost-Angeboten im Wettbewerb stehen. Mittlerweile gibt es auch wieder Langstrecken-Low-Cost-Verkehre in Deutschland und Europa im Sommer 2024, zum Beispiel von Norse Atlantic / Norse Atlantic UK in die USA und von Scoot nach Singapur.

→ Siehe Abbildung 4: Barcelona ist mit rund 2.500 Starts im Sommer 2024 der **Flughafen** mit den meisten Low-Cost-Angeboten in Europa. Die größte Agglomeration ist London mit rund 4.800 LC-Angeboten auf vier Flughäfen. 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 und Düsseldorf auch zwei deutsche Flughäfen, die über mehr als 690 Flugangebote im betrachteten Segment pro Woche verfügen.

→ Siehe Abbildung 5: Im Europaverkehr hat der **Low-Cost-Carrier-Markt** einen **Anteil** von rund 37 % der geplanten Flüge in einer Woche im Sommer 2024. Rund 63 % der europäischen Flüge werden damit vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalflygesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

## 6. Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

→ Mehr als 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low-Cost-Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt nach der Corona-Krise aktuell in einer neuen Wachstumsphase, die in Europa besonders von Ryanair geprägt wird. 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 wurden neue Angebotskonzepte entwickelt. 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** beziehungsweise „Neue Germanwings“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low-Cost-Verkehr in Deutschland: eine neue Entwicklungsphase, die **Phase 2**. 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-Hub-Flughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. So hatte Germanwings 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 Germanwings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low-Cost-Aktivitäten anderer Carrier, zum Beispiel Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können.

→ Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform die Low-Cost-Aktivitäten bündeln soll und in die 2018 Germanwings integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken-Low-Cost-Verkehren** ab Köln nach Asien und Amerika. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen unter anderem in die Karibik und die USA. Seit April 2018 bot 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 wurden die anderen geschlossen. 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 soll und sich daher eher als Touristikfluggesellschaft versteht. Im Sommer 2024 wurden 47 Ziele ab Frankfurt angefliegen.

→ Nicht nur Eurowings arbeitete 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, war einige Zeit später 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 Hub-Flughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen und später auf über 20 Strecken ausgebaut. Mittlerweile ist das Angebot von Frankfurt jedoch wiedereingestellt worden. 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 sollten 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 zum Beispiel das Gepäck bis zum endgültigen Zielort abgegeben werden konnte. Eine neue Maßnahme zur Beschleunigung des Boarding-Vorgangs lag unter anderem 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 erhöht worden sind, konnte sich Ryanair zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten verschaffen, denn dadurch bekam die Airline unter anderem Zugang zu Touristik-Märkten, zum Beispiel 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 im Mittelmeerraum und nach Südeuropa. Mit der Gründung von **Malta Air** in 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 wurde auf Malta die **Lauda Europe** gegründet, die den Flugbetrieb von Lauda übernommen hat. Grund waren hier vor allem Streitigkeiten um Zugeständnisse, die den Mitarbeitern abverlangt wurden. Mit **Ryanair UK** ist aktuell eine schon länger existierende Tochtergesellschaft von Ryanair in den Markt eingetreten, die unter eigenem Kürzel diverse Flüge nach Großbritannien anbietet.

Ryanair ist eine der ersten Gesellschaften, die nach den Lockerungen im Luftverkehr ihre Angebote ab Ende Juni/Anfang Juli 2021 sehr stark neu ausgebaut haben und mittlerweile schon weit über den Werten von 2019 liegen. Mit über 300 geplanten Flügen zu 54 Zielen ist Berlin im Sommerflugplan 2024 neben Köln einer der größten Standorte der Airline in Deutschland. In Europa ist es London Stansted mit fast 1.300 Flügen zu mehr als 145 Zielen. Mit zahlreichen Preiskampagnen konnte Ryanair nach eigenen Angaben erstmals seit Beginn der Pandemie bereits im Quartal Juli-September 2021 wieder Gewinne erzielen. Für die kommenden Jahre geht man bei der Gesellschaft auch aktuell von einem starken **Wachstum** aus. Die derzeit rund 184 Millionen Passagiere pro Jahr sollen bis 2034 auf rund 300 Millionen Passagiere ansteigen. Dafür sind verstärkt neue Flugzeuge der Marke Boeing 737Max10 bestellt worden, die bei einer höheren Sitzplatzanzahl weniger Treibstoff verbrauchen sollen.

➔ **Wizz Air** 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, insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Auch sie expandiert aktuell stark durch die Gründung von Tochtergesellschaften. So wurde zum Beispiel 2022 die Tochter Wizz Malta neu gegründet. Während

Wizz bis zur Corona-Pandemie seit Mai 2017 den Flughafen Frankfurt anflieg, hat auch sie sich von dort inzwischen wieder zurückgezogen.

→ Früher ist der **Flughafen** Frankfurt aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen von den Low Cost Carriern weitgehend gemieden worden. Wegen seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten ist Frankfurt inzwischen grundsätzlich auch für Low Cost Carrier interessant. Allerdings sind nach Aussagen der Gesellschaften hohe Gebühren in Frankfurt ein Grund für weitere Zurückhaltung. Außer in London-Heathrow, dem Flughafen mit der höchsten Kapazitätsnutzung, findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low-Cost-Angebote, die zum Beispiel in Amsterdam bei rund 20 %, in Wien bei 26% und in Barcelona bei 72% liegen.

→ **easyJet** ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während der 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 handelte es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bis dato von Air Berlin befliegen wurden und die easyJet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat. In der Corona-Zeit reduzierte easyJet jedoch stark das Streckennetz in Deutschland. Die zu Beginn der Pandemie gestrichenen innerdeutschen Flüge sollten ab Ende 2021 schrittweise wieder aufgenommen werden. Zunächst wurde dies auch auf der Strecke Berlin-Köln umgesetzt, allerdings strich easyJet im Jahr 2023 diese Verbindung wieder vollständig. Auch wenn im Sommer 2024 die Anzahl der Flüge in Berlin im Vergleich zu 2023 noch leicht gesteigert wurde, gab es gleichzeitig bereits einen Rückgang der Strecken. Als Gründe werden immer wieder zu hohe Gebühren genannt. Vor einiger Zeit wurde mit easyJet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet, um sich im Zusammenhang mit dem Brexit besser zu positionieren. Zusätzlich existiert auch noch 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 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 Interkontinentalflüge 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 zum Beispiel 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 wurden diese Strecken nicht mehr bedient. Das durch die Pandemie verursachte geringe Passagieraufkommen hat die Gesellschaft in finanzielle Probleme gebracht. Nach Beendigung des Insolvenzverfahrens gibt es keine Langstreckenflüge mehr und die Gesellschaft konzentriert sich auf den europäischen Verkehr besonders in Skandinavien.

→ So hat nach der Corona-Krise nun die **Phase 3**, eine Neuausrichtung in der Entwicklung der Low Cost Carrier, begonnen, in der die Fluggesellschaften versuchen, sich neu zu positionieren. Dabei spielen Faktoren wie Personal, Fluggerät, der Sitz des Unternehmens, die Streckenauswahl und die Flugpreise eine große Rolle.

**Aktuell hat zum Beispiel Ryanair ihr Angebot im Sommer 2024 weiter erhöht, sodass die Anzahl der Flüge in Europa mehr als 30 % über den Vor-Corona-Werten des Jahres 2019 liegt. Für das kommende Jahr haben jedoch einige Gesellschaften, wie Ryanair und Eurowings, eine Reduzierung ihres Flugangebots in Deutschland angekündigt – aufgrund von zu hohen Gebühren und Steuern, wie sie betonen.**

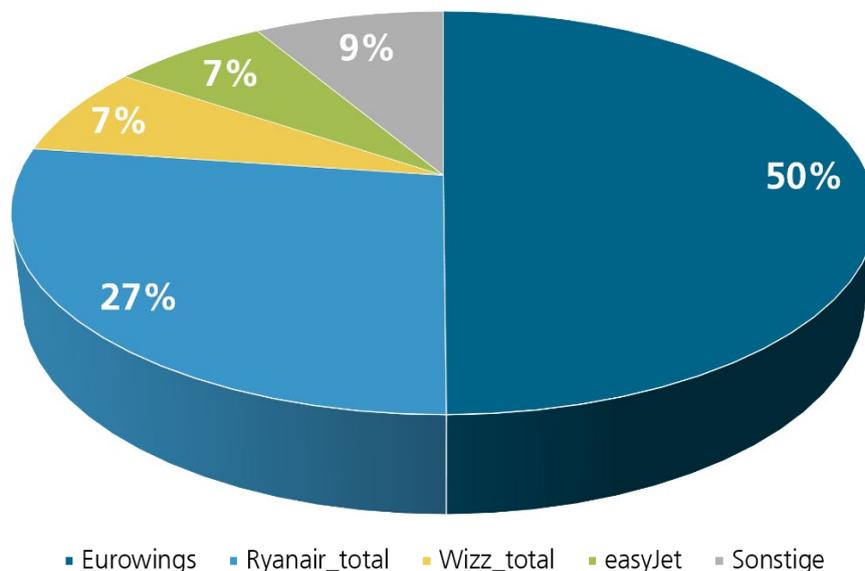
## 7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

**Tabelle 1** – Ranking der Fluggesellschaften im Low-Cost-Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge. Angaben jeweils für eine Juliwoche 2024. Innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur eine Richtung.

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
Rang	Fluggesellschaft	07/2024			07/2023			Veränderungen (%)		
		Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	2.129	362.882	388	2.060	346.728	358	3,3	4,7	8,4
2	Ryanair_total	1.166	222.839	279	1.093	206.001	279	6,7	8,2	0,0
	Ryanair	1.163	222.272	276	1.086	204.678	272	7,1	8,6	1,5
3	Wizz_total	309	63.245	81	348	72.055	100	-11,2	-12,2	-19,0
4	easyjet	300	53.100	58	284	49.944	59	5,6	6,3	-1,7
	Wizz	169	34.328	43	221	46.577	63	-23,5	-26,3	-31,7
	Wizz Malta	140	28.917	38	127	25.478	37	10,2	13,5	2,7
5	Ajet	106	21.237	14	0	0	0	---	---	---
6	Vueling	90	17.514	9	90	16.976	11	0,0	3,2	-18,2
7	Air Baltic	60	8.702	10	68	10.305	13	-11,8	-15,6	-23,1
8	Norwegian_total	56	10.452	12	50	9.312	10	12,0	12,2	20,0
	Norwegian Air Shuttle	31	5.766	6	31	5.766	6	0,0	0,0	0,0
	Norwegian Air Sweden	25	4.686	6	19	3.546	4	31,6	32,1	50,0
9	Transavia (France)	16	3.024	2	10	1.890	3	60,0	60,0	-33,3
10	Air Arabia Maroc	10	1.764	4	9	1.590	3	11,1	10,9	33,3
11	Play	10	1.804	3	10	1.782	3	0,0	1,2	0,0
12	Scoot	5	1.645	1	3	987	1	66,7	66,7	0,0
13	Volotea	5	810	3	6	1.056	3	-16,7	-23,3	0,0
14	Norse Atlantic	4	1.352	1	4	1.352	1	0,0	0,0	0,0
	Ryanair UK	3	567	3	7	1.323	7	-57,1	-57,1	-57,1
	<b>Summe</b>	<b>4.266</b>	<b>770.370</b>	<b>865</b>	<b>4.035</b>	<b>719.978</b>	<b>844</b>	<b>5,7</b>	<b>7,0</b>	<b>2,5</b>

\* durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

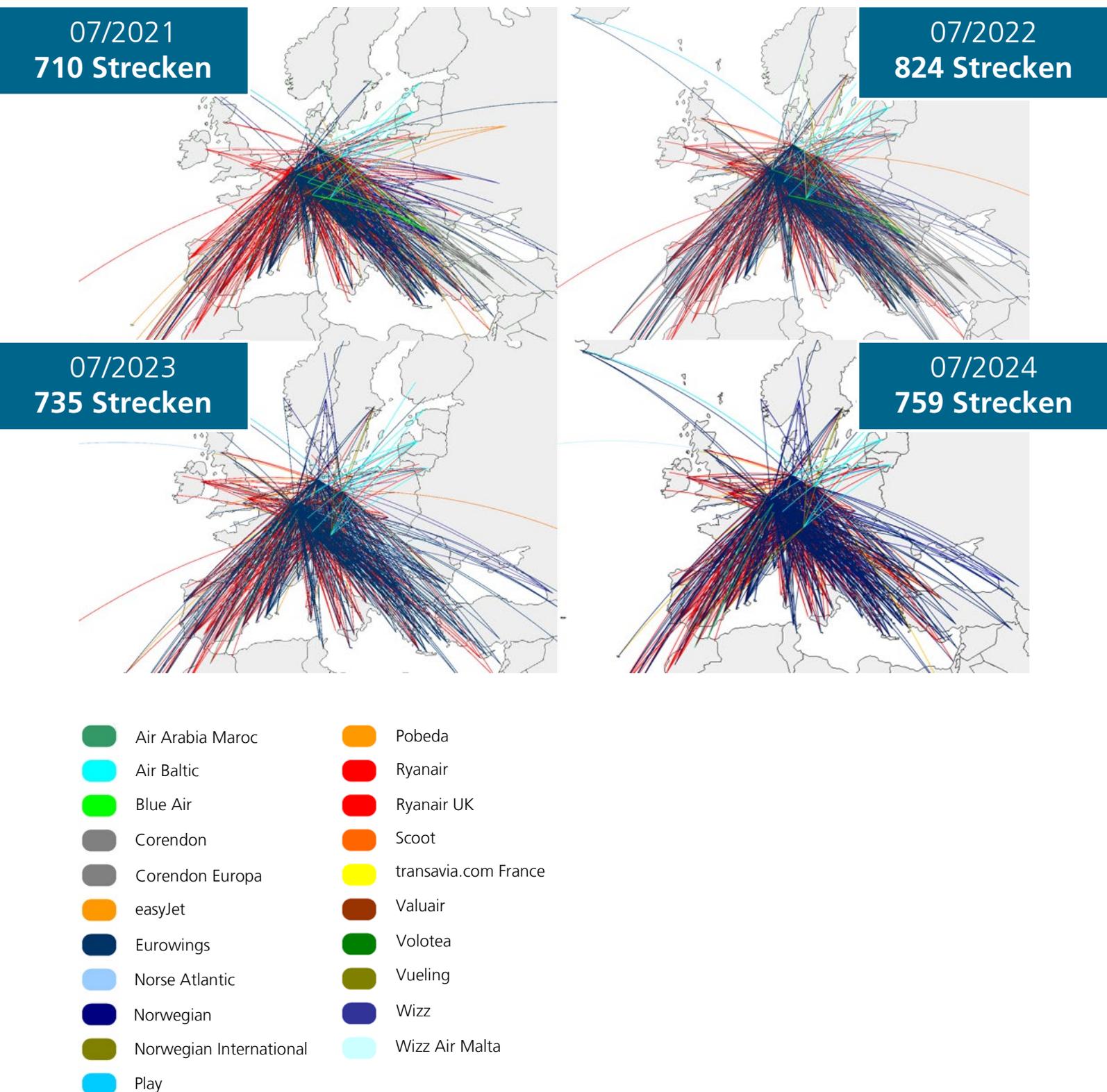
**Abbildung 1** – Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Juliwoche 2024).



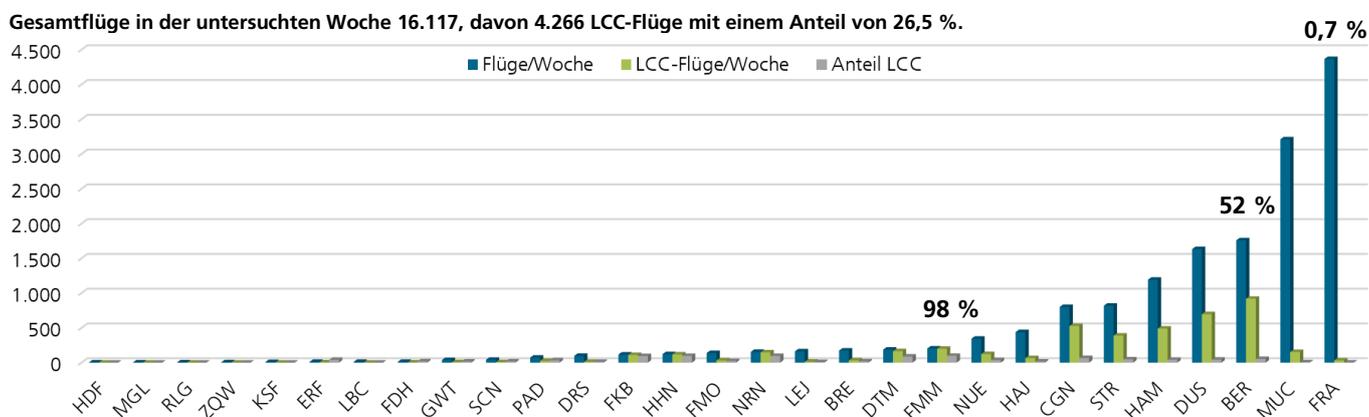
**Tabelle 2** – Ranking der Zielländer nach geplanter Anzahl der Abflüge. Angaben jeweils für eine Juliwoche 2024. Innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet.

Low-Cost-Verkehre in Deutschland										
		07/2024			07/2023			Veränderungen (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken
1	Spanien	1.079	200.542	113	1.021	185.984	107	5,7	7,8	5,6
2	Italien	502	90.936	113	438	77.311	101	14,6	17,6	11,9
3	Großbritannien	341	59.548	39	311	53.154	38	9,6	12,0	2,6
4	Deutschland	338	53.804	26	400	65.334	28	-15,5	-17,6	-7,1
5	Griechenland	300	55.365	76	277	49.785	72	8,3	11,2	5,6
6	Kroatien	178	31.505	44	154	26.536	40	15,6	18,7	10,0
7	Türkei	124	24.381	30	21	3.631	12	490,5	571,5	150,0
8	Portugal	121	23.184	29	126	23.605	31	-4,0	-1,8	-6,5
9	Frankreich	104	17.956	23	92	15.783	23	13,0	13,8	0,0
10	Österreich	102	16.438	11	105	16.680	11	-2,9	-1,5	0,0
11	Rumänien	85	16.755	25	97	18.936	29	-12,4	-11,5	-13,8
12	Schweiz	85	14.247	8	69	11.726	8	23,2	21,5	0,0
13	Bulgarien	74	13.995	20	97	17.627	24	-23,7	-20,6	-16,7
14	Marokko	73	13.500	28	48	8.871	20	52,1	52,2	40,0
15	Polen	67	13.358	9	74	14.260	16	-9,5	-6,3	-43,8
16	Schweden	65	10.896	11	60	10.375	10	8,3	5,0	10,0
17	Serbien	64	11.386	17	61	12.296	18	4,9	-7,4	-5,6
18	Ungarn	61	11.610	8	52	9.610	7	17,3	20,8	14,3
19	Albanien	53	10.494	11	46	9.225	12	15,2	13,8	-8,3
20	Lettland	52	8.014	7	60	9.330	10	-13,3	-14,1	-30,0
21	Irland	44	8.136	8	50	9.255	10	-12,0	-12,1	-20,0
22	Dänemark	43	7.553	5	47	8.202	6	-8,5	-7,9	-16,7
23	Mazedonien	43	7.870	12	44	9.970	12	-2,3	-21,1	0,0
24	Norwegen	43	7.626	8	43	7.744	8	0,0	-1,5	0,0
25	Litauen	28	4.798	8	23	4.136	8	21,7	16,0	0,0
26	Bosnien	25	4.569	8	48	8.869	15	-47,9	-48,5	-46,7
27	Zypern	19	3.564	8	18	3.276	8	5,6	8,8	0,0
28	Island	17	2.968	4	16	2.862	3	6,3	3,7	33,3
29	Montenegro	16	2.993	6	13	2.359	6	23,1	26,9	0,0
30	Georgien	15	3.317	6	14	3.151	6	7,1	5,3	0,0
31	Tschechien	13	2.084	2	14	2.193	2	-7,1	-5,0	0,0
32	Tunesien	13	2.258	8	9	1.576	6	44,4	43,3	33,3
33	Estland	11	1.795	2	9	1.480	2	22,2	21,3	0,0
34	Malta	11	1.977	4	8	1.425	5	37,5	38,7	-20,0
35	Niederlande	9	1.512	1	20	3.300	3	-55,0	-54,2	-66,7
36	Irak	9	1.674	4	2	348	1	350,0	381,0	300,0
37	Belgien	7	1.339	1	6	1.134	1	16,7	18,1	0,0
38	Israel	6	1.162	2	15	2.802	3	-60,0	-58,5	-33,3
39	Armenien	6	1.094	4	4	708	3	50,0	54,5	33,3
40	Finnland	4	660	1	7	1.155	2	-42,9	-42,9	-50,0
41	USA	4	1.352	1	4	1.352	1	0,0	0,0	0,0
42	Moldavien	4	600	2	0	0	0	---	---	---
43	Ägypten	3	546	3	4	720	3	-25,0	-24,2	0,0
44	Luxemburg	3	567	1	3	567	1	0,0	0,0	0,0
45	Libanon	2	442	2	2	348	2	0,0	27,0	0,0
46	Singapur	0	0	0	3	987	1	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>4.266</b>	<b>770.370</b>	<b>759</b>	<b>4.035</b>	<b>719.978</b>	<b>735</b>	<b>5,7</b>	<b>7,0</b>	<b>3,3</b>

Abbildung 2 – Entwicklung des Low-Cost-Streckennetzes von deutschen Flughäfen.



**Abbildung 3** – Angebotene Passagierflüge nach Anzahl der Starts in einer Woche im Juli 2024 auf deutschen Flughäfen.



**Tabelle 3** – Low-Cost-Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2024.

Low-Cost-(LC)-Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2024 (in Tsd.)		Anteil % LC an Gesamt
	Gesamt	LC	
BER	11.821	6.346	53,7
DUS	9.097	3.163	34,8
CGN	4.355	2.872	65,9
HAM	6.731	2.703	40,2
STR	4.028	1.685	41,8
FMM	1.479	1.449	98,0
DTM	1.439	1.326	92,1
MUC	19.071	836	4,4
NRN	858	828	96,5
HHN	807	771	95,5
NUE	1.722	769	44,7
FKB	769	735	95,6
HAI	2.199	251	11,4
BRE	870	245	28,2
FMO	520	126	24,3
FRA	28.723	122	0,4
PAD	333	118	35,4
LEJ	935	70	7,5
DRS	389	60	15,5
SCN	128	30	23,8
FDH	84	22	26,1
ERF	55	14	25,3
LBC	22	0	1,3
RLG	16	0	0,0
<b>Summe</b>	<b>96.451</b>	<b>24.542</b>	<b>25,4</b>

(Quelle: ADV, Sabre, DLR)

- AGB - Augsburg
- AOC - Altenburg/Nobitz
- BER - Berlin
- BMK - Borkum
- BRE - Bremen
- BRV - Bremerhaven
- BWE - Braunschweig
- CGN - Köln/Bonn
- CSO - Cochstedt
- DRS - Dresden
- DTM - Dortmund
- DUS - Düsseldorf
- EME - Emden
- ERF - Erfurt
- FCN - Cuxhaven
- FDH - Friedrichshafen
- FKB - Karlsruhe/Baden-Baden
- FMM - Memmingen
- FMO - Münster/Osnabrück
- FRA - Frankfurt/Main
- GWT - Sylt
- HAI - Hannover
- HAM - Hamburg
- HDF - Heringsdorf
- HEI - Heide
- HGL - Helgoland
- HHN - Hahn
- HOQ - Hof
- IGS - Ingolstadt
- JUI - Juist
- KEL - Kiel
- KSF - Kassel
- LBC - Lübeck
- LEJ - Leipzig
- MGL - Mönchengladbach
- MHG - Mannheim
- MUC - München
- NDZ - Nordholz
- NRD - Norderney
- NRN - Niederrhein
- NUE - Nürnberg
- PAD - Paderborn
- RLG - Rostock/Laage
- RMS - Ramstein
- SCN - Saarbrücken
- STR - Stuttgart
- WVN - Wilhelmshaven
- ZQW - Zweibrücken
- XFW - Finkenwerder

**Tabelle 4** – Ranking der Fluggesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge in 07/2024. Angaben jeweils für eine Juliwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet.

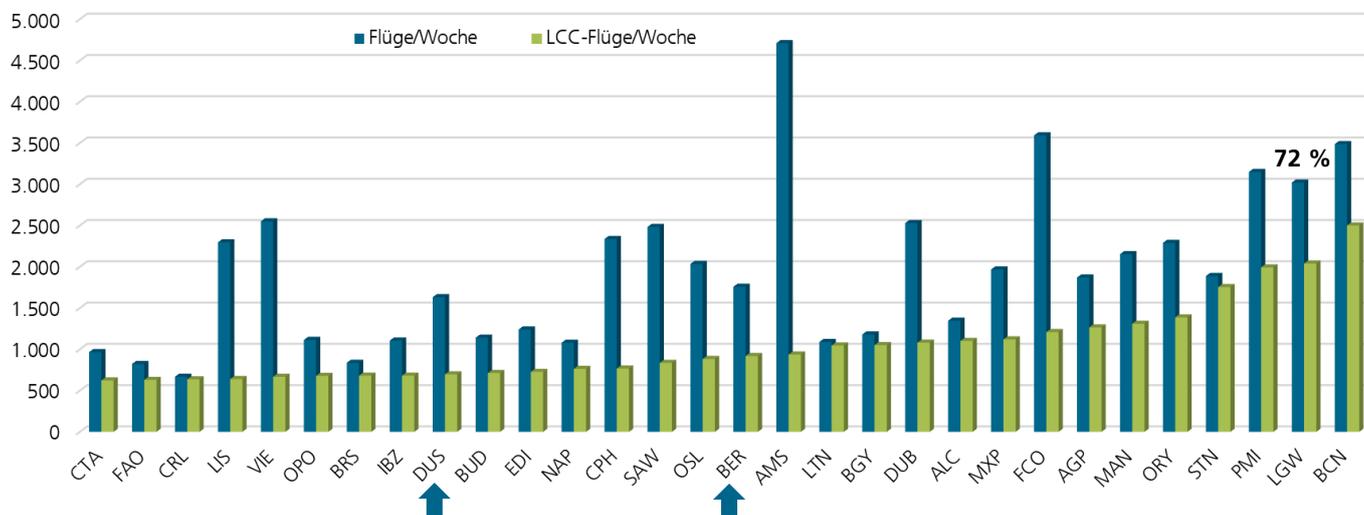
Low-Cost-Angebote in Europa				
07/2024				
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair_total	24.070	4.587.458	5.095
	Ryanair	23.477	4.475.341	4.856
2	Easyjet	12.791	2.294.640	1.863
3	Wizz_total	6.257	1.371.710	1.366
4	Vueling	4.900	918.144	470
5	Eurowings	4.137	709.416	827
6	Norwegian_total	3.295	614.997	659
7	Jet 2	3.242	630.322	796
8	Transavia_total	3.170	595.596	552
	Wizz Malta	2.935	643.712	606
9	Ajet	2.786	546.336	259
	Wizz	2.748	591.415	662
10	Volotea	2.085	351.888	696
	Transavia.France	1.839	347.217	317
	Norwegian	1.734	322.356	296
	Norwegian Air Sweden	1.561	292.641	363
	Transavia	1.331	248.379	235
11	Air Baltic	1.011	146.866	216
	Ryanair UK	593	112.117	239
	Wizz UK	513	122.355	88
12	flydubai	320	53.943	42
13	Air Arabia_total	263	46.068	72
	Air Arabia Maroc	240	42.066	67
14	Play	217	41.868	59
15	Norse_total	73	24.752	13
	Wizz Abu Dhabi	61	14.228	10
	Norse	39	13.260	9
	Norse UK	34	11.492	4
	Air Arabia Abu Dhabi	23	4.002	5
16	Scoot	15	4.935	3
<b>Summe</b>		<b>68.632</b>	<b>12.938.939</b>	<b>12.988</b>

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

**Tabelle 5** – Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge in 07/2024. Angaben jeweils für eine Juliwoche. Es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet.

Low-Cost-Angebote in Europa					
07/2024					
Rang	Land	Starts	Sitze	Strecken	
1	Spanien	12.021	2.258.415	1.396	
2	Großbritannien	10.681	2.004.454	1.306	
3	Italien	9.689	1.840.765	1.442	
4	Frankreich	5.741	1.059.237	1.030	
5	Deutschland	4.266	770.370	759	
6	Türkei	2.984	582.528	315	
7	Griechenland	2.747	524.249	631	
8	Portugal	2.131	406.473	292	
9	Polen	1.864	374.437	429	
10	Norwegen	1.508	283.960	212	
11	Niederlande	1.493	276.797	196	
12	Irland	1.401	266.268	209	
13	Schweiz	1.169	213.592	181	
14	Dänemark	975	182.640	155	
15	Kroatien	954	174.364	236	
16	Rumänien	954	194.234	179	
17	Belgien	891	169.397	157	
18	Schweden	799	149.726	151	
19	Österreich	789	147.352	150	
20	Ungarn	732	152.602	115	
21	Albanien	547	112.239	71	
22	Lettland	538	84.283	94	
23	Zypern	477	93.520	109	
24	Bulgarien	458	87.609	116	
25	Tschechien	451	85.756	74	
26	Malta	401	76.329	87	
27	Litauen	314	55.960	74	
28	Serbien	234	43.639	60	
29	Finnland	198	35.435	44	
30	Island	184	35.700	45	
31	Estland	145	24.022	33	
32	Georgien	128	27.027	31	
33	Mazedonien	121	22.338	37	
34	Montenegro	97	18.869	33	
35	Slovakei	95	18.417	31	
36	Bosnien	88	16.698	27	
37	Aserbaidshan	78	15.139	9	
38	Luxemburg	77	14.524	17	
39	Armenien	71	14.419	17	
40	Rußland	64	10.776	9	
41	Moldavien	25	5.319	8	
42	Slovenien	24	4.121	7	
43	Gibraltar	17	3.114	3	
44	Weißrussland	11	1.826	1	
<b>Summe</b>		<b>68.632</b>	<b>12.938.939</b>	<b>10.578</b>	

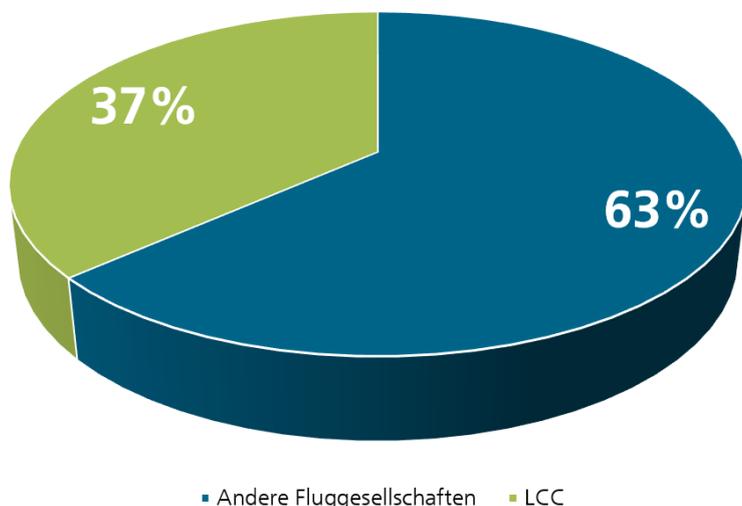
**Abbildung 4** – Die größten Flughäfen mit Low-Cost-Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen bzw. Starts in der untersuchten Woche im Juli 2024.



- |                         |                                |                        |                         |
|-------------------------|--------------------------------|------------------------|-------------------------|
| ACE - Lanzarote         | CDG - Paris Charles de Gaulles | IBZ - Ibiza            | OPO - Porto             |
| AGP - Malaga            | CIA - Rom Ciampino             | KRK - Krakau           | ORY - Paris Orly        |
| ALC - Alicante          | CPH - Copenhagen               | LED - Pulkovo          | OSL - Oslo              |
| AMS - Amsterdam         | CGN - Köln/Bonn                | LGW - London-Gatwick   | OTP - Bukarest          |
| ARN - Stockholm Arlanda | CRL - Charleroi                | LIS - Lissabon         | PMI - Palma de Mallorca |
| AYT - Antalya           | CTA - Catania                  | LPL - Liverpool        | RIX - Riga              |
| BCM - Bacau             | DUB - Dublin                   | LTN - London-Luton     | SOF - Sofia             |
| BCN - Barcelona         | DUS - Düsseldorf               | LYS - Lyon             | STN - London Stansted   |
| BER - Berlin            | EDI - Edinburgh                | MAD - Madrid           | STR - Stuttgart         |
| BFS - Belfast           | FAO - Faro                     | MAN - Manchester       | TFS - Teneriffa         |
| BGY - Mailand Orio      | FCO - Rom-Fiumicino            | MUC - München          | TIA - Tirana            |
| BHX - Birmingham        | GLA - Glasgow                  | MXP - Mailand Malpensa | TRN - Turin             |
| BRS - Bristol           | GVA - Genf                     | NAP - Neapel           | VIE - Wien              |
| BUD - Budapest          | HAM - Hamburg                  | NCE - Nizza            | VKO - Moskau            |

**Abbildung 5** – Anteile des Low-Cost-Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts im Juli 2024.

Gesamtverkehr: 187.595 Starts – davon 68.632 LC-Starts.



## 8. Impressum

### Das DLR im Überblick

Das DLR ist das Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrt. Wir betreiben Forschung und Entwicklung in den Bereichen Luftfahrt, Raumfahrt, Energie, Verkehr, Sicherheit und Digitalisierung. Die Deutsche Raumfahrt-Agentur im DLR ist im Auftrag der Bundesregierung für die Planung und Umsetzung der deutschen Raumfahrtaktivitäten verantwortlich. Zwei DLR-Projekträger verwalten Förderprogramme und unterstützen den Wissenstransfer.

Klima, Mobilität und Technologie verändern sich weltweit. Das DLR nutzt die Kompetenzen seiner 54 Institute und Einrichtungen, um Lösungen für diese Herausforderungen zu entwickeln. Unsere mehr als 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben eine gemeinsame Mission: Wir erforschen Erde und Weltraum und entwickeln Technologien für eine nachhaltige Zukunft. Damit tragen wir zur Stärkung des Wissens- und Wirtschaftsstandortes Deutschland bei.

### Institut für Luftverkehr

Das Institut für Luftverkehr erforscht die komplexen Zusammenhänge des Luftverkehrs und seiner Subsysteme und konzentriert sich dabei auf die Entwicklung von Szenarien, die makroökonomische Analyse des Luftverkehrssystems, die betriebswirtschaftliche Analyse sowie die Modellierung und Simulation des Flug- und Flottenbetriebs aus luftverkehrsökonomischer Sicht. Die Forschenden prognostizieren, gestalten und bewerten den Luftverkehr als Teil des gesamten Verkehrssystems und tragen so zur Steigerung der Nachhaltigkeit und Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems bei.

Das Institut integriert die ökologischen, ökonomischen, technologischen und sozialen Aspekte des Luftverkehrs und bündelt innerhalb des DLR die Expertise zur Analyse der Luftverkehrsmärkte und zur Bewertung der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs. Damit positioniert sich das Institut als kompetenter Partner für Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Herausgeber: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Luftverkehr.

Adresse:

Linder Höhe, 51147 Köln

Telefon: +49 2203 601-4554

E-Mail: [luftverkehrsprognose@dlr.de](mailto:luftverkehrsprognose@dlr.de)

Autor: Dr. Peter Berster ([peter.berster@dlr.de](mailto:peter.berster@dlr.de)), Dr. Marc Gelhausen, Holger Pabst

### DLR.de/lv

DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

Titelbild ist ein Symbolbild © stock.adobe.com/jokerpro

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages