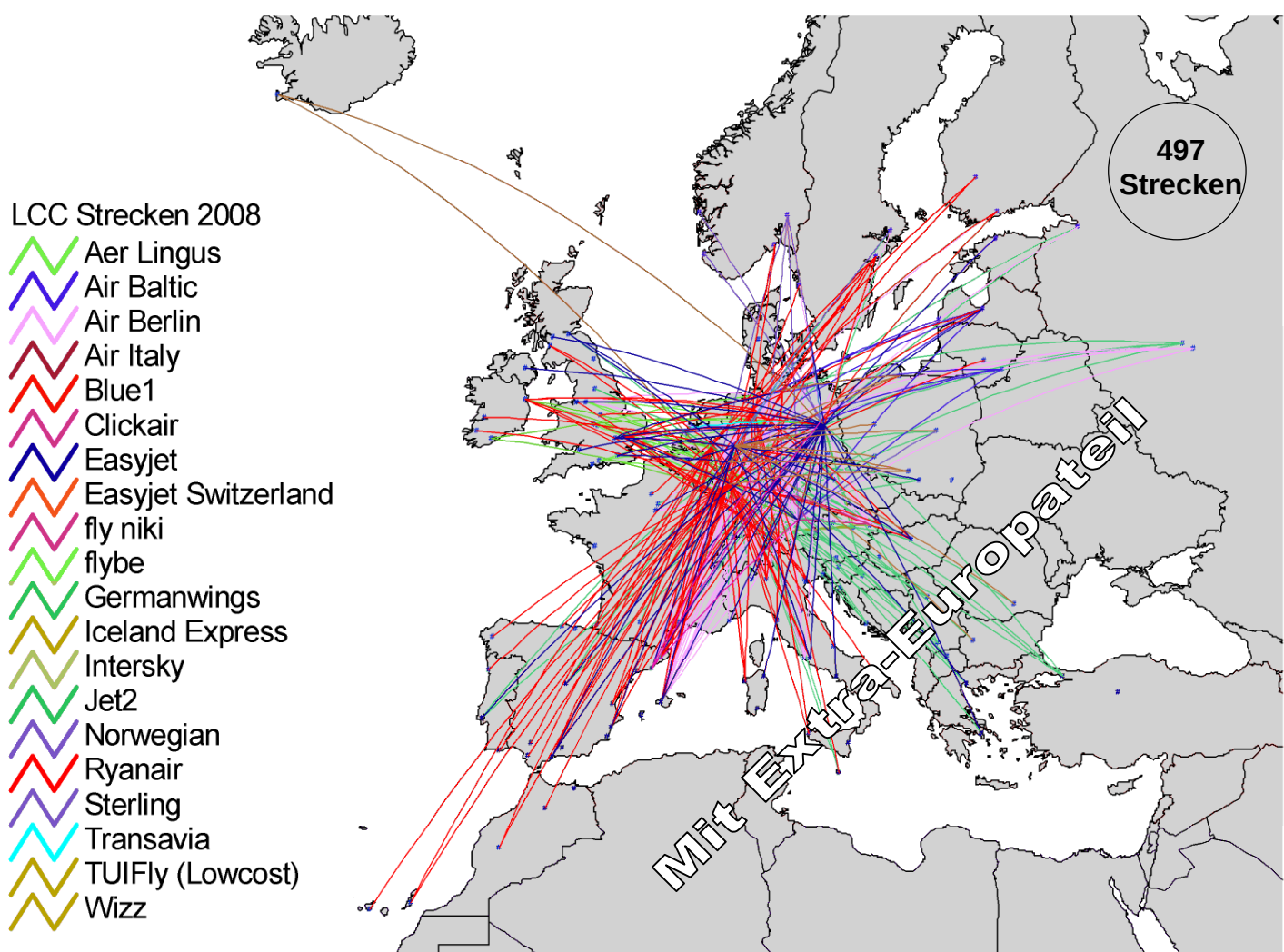


Low Cost Monitor 1/2008

- Eine gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Frühjahr 2008 / 2

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2007/2008

Der Low Cost Carrier Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der gemeinsam von der ADV und dem DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale des Low Cost Carrier Verkehrs (LCC) und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung der Low Cost Carrier, ihre Angebote einschließlich der Flugpreise und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Winterflugplan 2008. Die Passagierangaben beziehen sich auf die Jahresergebnisse 2007.

Fluggesellschaften

- Die 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. niedriger Preis und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LCC-Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Business-Modelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Die Verfasser des Monitors klassifizieren derzeit 20 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines als Low Cost Carrier. Dies sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 30 Flugzeuge (A320: 24/A321: 6)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 24 Flugzeuge (B737: 14, F50: 8, F100: 2)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 93 Flugzeuge (F100: 8, A319: 9, A320: 19, B737: 57)
Air Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 2, B757: 3, B767:1)
Blue 1 (KF) (Blue1.com), Flotte: 11 Flugzeuge (Avro RJ: 7, MD90: 4)
Clickair (XG) (www.clickair.com), Flotte: 24 Flugzeuge (A320: 24)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 125 Flugzeuge (A319: 95, B737: 30)
Easyjet Switzerland (BH) (www.easyjet.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 12)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 72 Flugzeuge (BAE146: 6, D8: 36, E: 30)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 28 Flugzeuge (A319: 26, A320: 2)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 4 Flugzeuge (D8: 4)
Iceland Express (FHE) (www.icelandexpress.com), Flotte: 2 Flugzeuge (MD90: 2)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 22 Flugzeuge (B737-300: 14, B757-200: 8)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A319: 1, A320: 5)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 26 Flugzeuge (B737: 26)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 155 Flugzeuge (B737: 155)
Sterling (NB) (www.sterling.dk), Flotte: 23 Flugzeuge (B737-500/700/800: 23)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 19 Flugzeuge (B737: 19)
TUIfly (X3) (www.tuifly.com), Flotte: 49 Flugzeuge (B737: 49)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 14 Flugzeuge (A320: 14)

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

Insgesamt hat sich die Zahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem letzten Jahr leicht verringert. Blue Air bedient den deutschen Markt Anfang 2008 nicht mehr und Condor bietet das Segment City-Fliegen von München aus nicht mehr an. Dafür gibt es aber bei dieser Gesellschaft verschiedene andere „Fliegen“-Produkte, wie z.B. Langfliegen, Kurzfliegen, etc. 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 aber der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der ein großes Segment bzw. alle Flüge online buchbar sein sollten und der Preis sich im Wesentlichen nach dem Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag richtet. Aus diesem Grund werden die Flüge der Condor nicht mehr berücksichtigt, ebenso wenig wie Flüge der LTU, die ebenfalls nur für ausgewählte Flüge Spezialangebote anbietet. Im weitesten Sinne müssten auch Flüge der Lufthansa aus dem „Better-Fly“-Segment berücksichtigt werden, doch auch hier ist eine eindeutige Erfassung nicht möglich. Zu einer Grauzone, in der mehrere Geschäftsmodelle Anwendung finden, zählen die Fluggesellschaften Air Berlin und TUIfly. Während Air Berlin, eine ehemalige Charterfluggesellschaft, schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist hier durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie

durch die Kooperation mit der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) die Ermittlung der Low Cost Strecken schwieriger geworden. So werden nur die bisherigen Low Cost Strecken dieser Gesellschaften, sowie Strecken, die diesen entsprechen, berücksichtigt, nicht jedoch höherpreisige Zubringerflüge durch die LGW mit kleinstem Fluggerät unter Air Berlin Flugnummer, sowie Flüge zu typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika. Bei TUIfly treten durch die Verschmelzung der Charterfluggesellschaft Hapag Lloyd mit dem Low Cost Carrier HLX ähnliche Probleme auf. Bisher ließen sich die Low Cost Flüge anhand des unterschiedlichen Service dadurch gut ermitteln, dass auf ihnen keine kostenlose Bordverpflegung angeboten wird, ein Kriterium, das typisch für Low Cost Carrier ist. Größtenteils gilt dies auch noch für die aktuelle Situation, allerdings werden neuerdings auch auf den Italien- und Sardinien-Flügen kostenlose Menüs angeboten bei weiterhin günstigen Preisen, die auf zahlreichen Flügen buchbar sind. So werden auch diese Flüge im aktuellen Low Cost Monitor unter der Bezeichnung TUIfly weiterhin berücksichtigt. Dabei handelt es sich um all die Strecken des Low Cost Bereichs, die keine typischen Touristikdestinationen sind und auf denen zu einem großen Teil Einzelplatzbuchung stattfindet.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Lediglich bei Ryanair ist eine starke Erhöhung des Flugzeugbestandes von 137 im Sommer 2007 auf 155 im Frühjahr 2008 festzustellen. Dies ist u.a. auch auf die Errichtung neuer bzw. den Ausbau bestehender Basen in Deutschland zurückzuführen. So konnten bis zum Frühjahr 2008 am Flughafen Niederrhein, neben den bisher schon stationierten Flugzeugen, 2 weitere Flugzeuge stationiert werden. Auch Air Berlin vergrößerte ihre Flotte insgesamt um 7 Flugzeuge.

Die Fluggesellschaft Corendon konnte weiterhin mangels verfügbarer Daten nicht in die Angebotsbetrachtung aufgenommen werden, sie ist jedoch bei der Analyse der Nachfrage berücksichtigt. Das gesamte Angebotsbild wird durch die Nichtberücksichtigung kaum verfälscht, da der Marktanteil von Corendon mit 1 Promille sehr gering ist.

→ **Ranking der Carrier** (s. Tab 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2008 ist das Low Cost Segment von Air Berlin nach der Übernahme der DBA mit knapp 1.900 Bewegungen der größte Low Cost Anbieter in Deutschland; im Vergleich zum Winter des Vorjahres, als beide Gesellschaften zusammen knapp 1.400 Starts durchgeführt haben, bedeutet dies eine Steigerung um rund 35%. Im Ranking folgen Germanwings (729 Flüge), Ryanair (518 Flüge), TUIfly (504 Flüge) und Easyjet (329 Flüge). Ein besonders starker Anstieg mit rund 20% ist bei Ryanair zu erkennen, der trotz eines Rückgangs in Hahn besonders auf die Stationierung neuer Flugzeuge und damit auf den Ausbau der Angebote an den Flughäfen Bremen und Niederrhein zurückzuführen ist. Damit ist Ryanair die einzige der betrachteten Low Cost Gesellschaften, deren Angebot im Winter dieses Jahres im Vergleich zum Winter des letzten Jahres nicht nur stark zugenommen hat, sondern auch dieselbe hohe Anzahl an Flügen aufweist wie im Sommer 2007. Auch TUIfly hat im Vergleich zum Winter letzten Jahres eine Steigerung der Flüge von rund 15% vorzuweisen, obwohl dies einen Rückgang um über 100 Flüge pro Woche gegenüber dem Sommer letzten Jahres bedeutet. Während in den ersten Jahren nach der Entstehung der Low Cost Carrier ein kontinuierlicher Anstieg sowohl im Sommer als auch im darauf folgenden Winter festzustellen war, gilt dies seit einiger Zeit nicht mehr. Zwar gibt es bis jetzt noch hohe Wachstumsraten zwischen den jeweiligen Sommer- bzw. Winterperioden, es ist jedoch festzustellen, dass das Angebot im Winter weit unter dem des Sommers liegt. Damit wird deutlich, dass sich mittlerweile auch bei den Low Cost Angeboten eine Saisonalität der Angebote einstellt und die Vergleichswerte sich immer auf den Vergleichszeitraum des letzten Jahres beziehen müssen, um plausible Aussagen machen zu können. Besonders stark in den deutschen Markt eingetreten ist die britische Gesellschaft flybe. Während sie im letzten Jahr lediglich 26 Flüge durchgeführt hat, weist der Winterflugplan 2008 über 120 Flüge auf. Insgesamt konnte die Anzahl der Flüge aller Low Cost Carrier ab Deutschland um 20% gesteigert werden gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

→ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben größten der 20 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 94% des deutschen Marktes in sich. Allein auf Air Berlin entfallen über 42% aller Flüge, während es vor dem Zusammenschluss 12% bei Air Berlin und 26% bei der DBA waren. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 16%, Ryanair mit 12% und TUIfly mit 11%. Während Air Berlin ihren Marktanteil steigern konnte, gab es Rückgänge bei Germanwings und Easyjet.

Verkehrsangebote

- **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 497 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 101 Strecken mehr als im Winter 2007, gleichbedeutend einer Zunahme von über 25%. Gegenüber dem Sommerflugplan des letzten Jahres bedeutet dies jedoch einen Rückgang um rund 70 Strecken. Eine starke Netzerweiterung hat Ryanair mit zusätzlich 28 Strecken durchgeführt, dies bedeutet ein Wachstum von über 40% gegenüber dem Vorjahr. Hierbei spielen besonders die Flughäfen Bremen und Niederrhein eine Rolle, da primär von diesen Flughäfen Netzerweiterungen vorgenommen wurden. Würde man die Gesellschaften DBA und Air Berlin Euro Shuttle noch separat betrachten, so betrüge ihr Wachstum über 30%. Insgesamt sind bei Air Berlin und TUIfly jeweils rund 30 Strecken neu hinzugekommen, wobei zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC). Bei Germanwings und Easyjet hingegen fiel das Streckenwachstum mit 4-5 Strecken moderater aus, nachdem Germanwings das Netz in den letzten Jahren stark erweitert hatte. Während Ryanair das Angebot besonders ins Ausland aufbaut, und dafür mit den Flughäfen Niederrhein und Bremen im Jahr 2007 zwei neue Basen geschaffen hat, bieten Germanwings ab Zweibrücken und TUIfly ab dem Flughafen Memmingen auch verstärkt innerdeutsche Flüge an. Air Berlin hat den Flughafen Saarbrücken neu in das Netz eingebunden und bietet von dort u.a. Flüge nach München und Berlin an. Künftig will jedoch auch Ryanair von Hahn aus innerdeutsche Flüge nach Berlin anbieten. In Europa wurden einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern in die Netze aufgenommen, aber auch Österreich wird verstärkt angefliegen. Hinzu kommt, dass bisher das Angebot nach Spanien in den Wintermonaten gegenüber dem Sommer stark reduziert wurde, im Winter 2007/2008 jedoch nur geringfügig.
- **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin noch verhältnismäßig gering, nur auf 27 der insgesamt 497 Strecken konkurrieren zwei Anbieter und nur auf einer Strecke 3 Fluggesellschaften.
- **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden rund 4.500 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Januar 2008 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 750 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge hat damit geringer (um 20%) zugenommen als die Zahl der Strecken (um 25%). Somit war die Angebotserweiterung weniger durch Frequenzerhöhung als durch Netzvergrößerung gekennzeichnet.
- **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.455 Flügen wurden im Mittel 152 Sitze pro Flug angeboten, ein etwas höherer Wert als im Vorjahr. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienvverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird.
- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich der hohe Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: Rund 46% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt (auf rund 100 Strecken, entspr. 50 Flughafenpaaren) angeboten. Im Vergleich zum Winterflugplan 2007 hat die Zahl der innerdeutsch beflogenen Strecken um über 40% zugenommen. In den Wintermonaten standen Großbritannien und Spanien mit 510 bzw. 399 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle, im Gegensatz zum letzten Jahr, als Italien noch vor Spanien lag. Es folgen dann an Stelle 5 und 6 Österreich und die Schweiz, wobei ein vermindertes Angebot zu Zielen nach Frankreich dazu beigetragen hat, dass Frankreich nur noch auf dem 7. Platz liegt. Irland mit 83 Flügen befindet sich auf dem 8. Platz vor Schweden und Polen. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland mittlerweile Destinationen in 33 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind Bulgarien, Malta und Mazedonien.
- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Dreikreuzfunktion im klassischen Linienvverkehr und den ausgelasteten Kapazitäten im Low Cost Verkehr auch weiterhin nur eine untergeordnete Rolle. Jedoch hat sich das Angebot im Winter 2008 auf über 120 LCC-Flüge erhöht. Dies bedeutet mehr als eine Verdoppelung gegenüber dem Winter 2007 und ist insbesondere auf Air Berlin Flüge sowie auf Flüge der britischen Fluggesellschaft flybe zurückzuführen. Köln/Bonn weist mit 520 Starts (entspr. über 63% des dortigen Flugaufkommens) einen ähnlich hohen Wert auf wie im Vorjahr, sodass das Angebot hier nahezu stagnierte. Im Gegensatz dazu stieg das LCC-Angebot am Flughafen Berlin-Tegel um über 30% auf 533 Starts. Somit ist Berlin-Tegel erstmalig der Flughafen mit dem größten Low Cost

Angebot in Deutschland. Eine starke Zunahme gab es auch an den Flughäfen Niederrhein und Bremen, aber auch in Dortmund und Düsseldorf gab es überproportionale Zuwächse. Hingegen gab es erstmalig einen Rückgang am Flughafen Hahn. Während Iceland Express seine Verbindung nach Reykjavik im Winter gar nicht mehr angeboten hat, sondern erst wieder ab Mai diese Strecke bedienen will, hat Ryanair ihr Angebot an diesem Flughafen von 266 Starts im Januar 2007 um über 15% auf 225 Starts in 2008 verringert. Dies ist insofern bemerkenswert als Ryanair über 98% der Flüge in Hahn durchführt. Eine ähnliche Abhängigkeit von nur einer Fluggesellschaft gibt es auf den Regionalflughäfen Lübeck oder Niederrhein, die ebenfalls ausschließlich durch den Low Cost Verkehr von Ryanair geprägt sind.

Flugpreise

- ➔ **Durchschnittspreise** (s. Tab. 3): Die Durchschnittspreise der fünf bedeutendsten Low Cost Anbieter auf dem deutschen Markt variierten im Frühjahr 2008 zwischen ca. 19 € für einen einfachen Flug auf den Strecken von Ryanair und ca. 62 € auf den Air Berlin-Strecken. Diese Preise gelten ohne Gebühren und Steuern und spiegeln den Durchschnitt auf allen Strecken und über den gesamten Buchungszeitraum von einem Tag bis 90 Tage wider. Die Analysen zeigen eine anhaltend hohe Varianz der Einzelpreise um den Durchschnitt. Es ist zu erkennen, dass der Preiswettbewerb bei den Low Cost Carriern zugenommen hat. So sind die Nettopreise im Frühjahr 2008 im Vergleich zu 2007 bei den meisten Gesellschaften deutlich gefallen. Dafür nehmen aber alle Gesellschaften bis auf Easyjet und Ryanair einen zusätzlichen Treibstoffzuschlag, der häufig höher liegt als der eigentliche Flugpreis. So ist es möglich, durch höhere Zuschläge günstigere Nettotarife anzubieten. Dabei ist es umso bemerkenswerter, dass grade bei Ryanair, die keinen zusätzlichen Kerosinzuschlag erhebt, die Nettotarife ebenfalls gefallen sind. Durch die Übernahme der DBA mit deren günstigen Preisangeboten liegen auch die gesamten Durchschnittspreise der betrachteten Air Berlin-Strecken im Winter 2008 weit unter denen aus dem Jahr 2007. Es ist festzustellen, dass sich die durchschnittlich angebotenen Flugpreise mehrerer Gesellschaften zwischen 30 und 40 € für den einfachen Flug bewegen. Über diesem Wert liegen die Flugpreise von Air Berlin, deren Flüge jedoch über einen gewissen Bordservice verfügen, wie z.B. kostenlose Zeitschriften oder Getränke. Unter diesem Preis liegen die Flugpreise von Ryanair. Hier werden jedoch für mehr und mehr Dienstleistungen, die bei den anderen Gesellschaften inklusive sind, wie z.B. das Mitführen von Gepäckstücken (außer Handgepäck), zusätzliche Gebühren erhoben.
- ➔ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum** (s. Abb. 4): Die Durchschnittspreise über alle Strecken eines Low Cost Carriers können je nach Buchungsfrist um den Faktor 4 variieren: Eine Reise, die am nächsten Tag angetreten werden soll, kostet häufig das Vierfache einer Reise, die erst in 3 Monaten stattfinden soll. Flüge in Ferienzeiten oder an Feiertagen weisen bei Low Cost Carriern im Allgemeinen höhere Flugpreise auf. Während dies früher vorwiegend nur für touristische Ziele galt, findet diese Vorgehensweise in Zeiten des zunehmenden Städtetourismus auch für Großstadtziele, wie z.B. Wien, immer mehr Anwendung. Generell zeigt sich, dass in den Wintermonaten die Flugpreise der Low Cost Carrier günstiger sind als in den Sommermonaten. Abb. 4 zeigt aber auch, dass durchschnittlich günstige Low Cost Carrier wie Ryanair aber auch sehr hohe Preise anbieten, wenn der Vorrausbuchungszeitraum relativ kurz ist.

Passagiernachfrage

- ➔ Im Jahr 2007 sind auf den 19 internationalen Verkehrsflughäfen der ADV (Berlin mit 3 Flughäfen) sowie 8 weiteren Regionalflughäfen insgesamt 51.171.967 Ein- und Aussteiger im Segment des Low Cost Verkehrs gezählt worden. Gegenüber dem Vorjahr sind dies +20,9% (s. Tab. 4). Damit hat sich das Wachstum wie erwartet auf Grund der mittlerweile hohen Marktdurchdringung weiter abgeschwächt (s. Abb. 5). Das Wachstum wäre um etwa 1,5 Prozentpunkte geringer ausgefallen, hätte nicht die Streiksituation bei der Bahn im letzten Quartal zu einem deutlichen Zusatzaufkommen im innerdeutschen Verkehr geführt.
- ➔ Für die internationalen Verkehrsflughäfen liegt der Anteil des LCC Verkehrs am gesamten örtlichen Passagieraufkommen (Ein- und Aussteiger) mittlerweile bei 26,3% (s. Abb. 6).
- ➔ Im innerdeutschen Verkehr wurden insgesamt 18.209.734 Passagiere im LCC Verkehr gezählt (+27,1%) (s. Tab. 5). Ohne das Zusatzaufkommen infolge Streikaktionen bei der Bahn hätte das Wachstum bei etwa 23% gelegen.
Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung der Umsteiger) liegt der Anteil des LCC Verkehrs mittlerweile bei 51%.

- ✈ Im grenzüberschreitenden Verkehr (+18,3%) liegt der Anteil des LCC Verkehrs an der originären Nachfrage (ohne Umsteiger) bei 38% (s. Tab. 6). Führende Ziel-/Herkunftsländer sind Spanien (8,4 Mio.), Großbritannien (5,3 Mio.), Italien (5,1Mio.) und Österreich (2,5 Mio.). Ende des Jahres wurden insgesamt 34 Länder angeflogen (neu: Bulgarien, Malta, Estland und Tunesien).

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Carrier Marktes soll auch der europäische LCC Markt in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden. Hier gibt es neben den schon auf dem deutschen Markt tätigen Fluggesellschaften weitere Gesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr wie auch im reinen Low Cost Segment tätig sind, wie z.B. in Deutschland Air Berlin. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Linien-carriern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Carriern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Air Slovakia (GM) (www.airslovakia.sk), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 1, B737: 1, B757: 2)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 2, B767: 1)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com), Flotte: 20 Flugzeuge (B737: 20)
Centralwings (C0) (www.centralwings.com), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 2 Flugzeuge (D8: 2)
Fly Nordic: (LF) (www.flynordic.com), Flotte: 8 Flugzeuge, (MD80: 8)
Jet4you (8J) (www.jet4you.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A319: 4, MD82/83: 18)
Myair.com (8I) (www.myair.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A320: 8, CRJ900: 4)
Sky Express (XW) (www.skyexpress.ru), Flotte: 4 Flugzeuge (LET410: 2, Saab340: 2)
Sky Europe (NE) (www.skyeurope.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 11)
Sky Europe Hungary: (5P) (www.skyeurope.com), Flotte: 3 Flugzeuge: (B737: 3)
Transavia.com France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 24 Flugzeuge (A320: 24)
Windjet (IV) (www.volawindjet.it), Flotte: 11 Flugzeuge (A319: 2, A320: 9)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit über 6.400 Starts in Europa im Januar 2008, sie hat damit sogar die Juliwerte von 2007 übertroffen. Die Flüge wurden auf über 1.000 Strecken angeboten (s. Tab. 7). Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 5.052 Starts auf 514 Strecken. Mit Abstand folgen die Gesellschaften Air Berlin und flybe mit jeweils über 2.000 Starts pro Woche. Danach gibt es eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 1.500 folgen Aer Lingus, Norwegian, Clickair und Germanwings.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 8). In dieses Zielland gibt es knapp 800 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Dabei sind knapp 8.000 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgt Deutschland an zweiter Stelle mit 536 Strecken und rund 4.500 Flügen. Auf den Plätzen 3 und 4 liegen Spanien und Italien mit jeweils rund 4.000 bzw. 3.800 Flügen. Erstaunlicherweise ist diesmal der Rückgang im Angebot nach Spanienflügen in den Wintermonaten weniger stark ausgefallen, wie in dem Jahr davor. Auf Platz 5 folgt Irland mit über 1.600 Flügen und auf Platz 6 Frankreich. Von den 3.943 Strecken werden fast 3.600 von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf 328 fliegen 2 und auf 24 Strecken 3 Low Cost Carrier im Wettbewerb.

Größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen ist London-Stansted mit über 1.400 Starts pro Woche im Januar 2008 (s. Abb. 7). Danach folgt der Flughafen Dublin mit rund 1.200 Starts. Mit knapp 1.000 Flügen pro Woche folgen auf Platz 3 Barcelona und mit 806 Starts auf Platz 4 London Gatwick. Das Warmwasserziel Palma de Mallorca ist mit weniger als 500 Abflügen pro Woche im Winter auf Platz 12 abgerutscht im Gegensatz zu Platz 5 in der Sommersaison. Der dritte Londoner Flughafen Luton liegt mit 615 Starts auf Platz 5, gefolgt von Madrid, Berlin-Tegel, Amsterdam, Oslo, Köln und Genf mit jeweils über 500 Starts pro Woche; insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 2.800 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit München (Platz 15), Düsseldorf (Platz 20), Berlin-Schönefeld (Platz 22) und Stuttgart (Platz 30) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 300 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Dabei ist festzustellen, dass die Bedeutung der deutschen Flughäfen im internationalen Vergleich, gegenüber dem Sommer (bis auf Berlin-Tegel) relativ zurückgegangen ist.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt wie auch im Sommer 2007 einen Anteil von 24% der Flüge (s. Abb. 8). 76% der Flüge werden vorwiegend von den klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

Low Cost Carrier Markt in Deutschland

		01/2008			01/2007			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken
1	Air Berlin (3)	1.875	291.379	132	444	72.044	53	322,3	304,4	149,1
2	Germanwings (2)	729	104.976	82	744	108.786	77	-2,0	-3,5	6,5
3	Ryanair (5)	518	97.902	94	431	81.459	66	20,2	20,2	42,4
4	TUIfly (4)	504	77.904	102	437	65.052	72	15,3	19,8	41,7
5	Easyjet (6)	329	51.114	42	324	50.355	38	1,5	1,5	10,5
6	flybe (11)	128	6.742	11	26	2.028	3	392,3	232,4	266,7
7	Intersky (7)	90	4.500	12	91	4.550	11	-1,1	-1,1	9,1
8	Aer Lingus (8)	50	8.776	6	51	8.874	6	-2,0	-1,1	0,0
9	Wizz (10)	49	8.820	11	41	7.380	11	19,5	19,5	0,0
10	Air Baltic (9)	48	4.984	9	43	3.488	8	11,6	42,9	12,5
11	Norwegian (13)	35	5.180	7	25	3.700	5	40,0	40,0	40,0
12	fly Niki (14)	28	4.970	4	19	3.306	4	47,4	50,3	0,0
13	Clickair (-)	21	3.780	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
14	Sterling (16)	14	2.069	3	8	1.052	1	75,0	96,7	200,0
15	Easyjet Switzerland (-)	12	1.872	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
16	Transavia (15)	7	1.043	1	12	1.788	1	-41,7	-41,7	0,0
17	Blue 1 (-)	7	746	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
18	Jet2 (17)	6	888	1	6	888	1	0,0	0,0	0,0
19	Iceland Express (18)	3	450	2	5	835	3	-40,0	-46,1	-33,3
20	Air Italy (-)	2	296	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
21	Blue Air (20)	0	0	0	4	544	1	-100,0	-100,0	-100,0
22	Blu Express (21)	0	0	0	3	501	1	-100,0	-100,0	-100,0
23	Condor City Fliegen (12)	0	0	0	25	4.350	5	-100,0	-100,0	-100,0
24	dba (1)	0	0	0	950	116.212	44	-100,0	-100,0	-100,0
25	Sky Europe (22)	0	0	0	3	399	1	-100,0	-100,0	-100,0
26	Virgin Express (19)	0	0	0	5	776	1	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		4.455	678.391	526*	3.697	538.367	413*	20,5	26,0	27,4

Tabelle 1: **Ranking der Low Cost Carrier nach Anzahl ihrer Flüge (Angaben jeweils für eine Januarwoche; innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

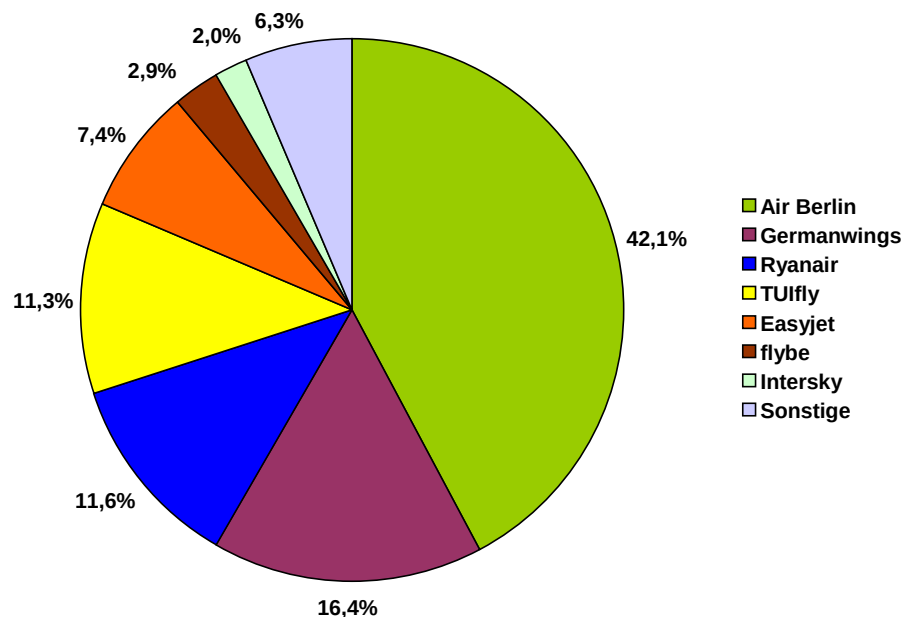


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Flüge in einer Januarwoche 2008)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		01/2008			01/2007			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland (1)	2.048	300.355	103	1.666	216.652	72	22,9	38,6	43,1
2	Großbritannien (2)	510	69.169	50	430	67.614	45	18,6	2,3	11,1
3	Spanien (4)	399	70.069	63	291	50.039	43	37,1	40,0	46,5
4	Italien (3)	332	54.735	80	318	51.092	67	4,4	7,1	19,4
5	Österreich (5)	258	39.500	29	196	29.860	24	31,6	32,3	20,8
6	Schweiz (7)	138	21.872	11	106	15.804	8	30,2	38,4	37,5
7	Frankreich (6)	114	17.430	18	120	17.449	19	-5,0	-0,1	-5,3
8	Irland (8)	83	15.013	12	95	17.190	13	-12,6	-12,7	-7,7
9	Schweden (10)	81	14.408	15	46	7.862	8	76,1	83,3	87,5
10	Polen (9)	77	12.952	16	75	12.819	17	2,7	1,0	-5,9
11	Lettland (12)	46	6.104	8	37	4.687	6	24,3	30,2	33,3
12	Norwegen (11)	42	6.667	8	41	6.634	7	2,4	0,5	14,3
13	Rußland (15)	41	6.240	11	30	4.084	8	36,7	52,8	37,5
14	Ungarn (14)	37	5.967	7	35	5.575	7	5,7	7,0	0,0
15	Dänemark (13)	36	5.741	4	36	5.663	5	0,0	1,4	-20,0
16	Portugal (18)	34	5.475	7	22	3.435	5	54,5	59,4	40,0
17	Finnland (17)	26	4.169	5	23	3.711	4	13,0	12,3	25,0
18	Griechenland (22)	22	3.288	7	12	1.842	4	83,3	78,5	75,0
19	Kroatien (19)	20	2.872	8	16	2.304	7	25,0	24,7	14,3
20	Litauen (16)	20	2.051	5	24	1.972	5	-16,7	4,0	0,0
21	Tschechien (20)	14	2.100	2	14	2.100	2	0,0	0,0	0,0
22	Türkei (21)	12	1.728	4	13	1.962	5	-7,7	-11,9	-20,0
23	Serbien (26)	11	1.584	5	7	1.008	4	57,1	57,1	25,0
24	Marokko (30)	9	1.701	3	1	180	1	800,0	845,0	200,0
25	Niederlande (23)	8	1.093	2	12	1.788	1	-33,3	-38,9	100,0
26	Belgien (27)	7	1.092	1	5	776	1	40,0	40,7	0,0
27	Slovakei (24)	7	1.323	2	10	1.722	2	-30,0	-23,2	0,0
28	Bulgarien (-)	5	792	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
29	Malta (-)	5	855	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
30	Rumänien (25)	5	828	2	7	1.084	2	-28,6	-23,6	0,0
31	Estland (29)	4	624	1	4	624	1	0,0	0,0	0,0
32	Island (28)	3	450	2	5	835	3	-40,0	-46,1	-33,3
33	Mazedonien (-)	1	144	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
	Summe	4.455	678.391	497	3.697	538.367	396	20,5	26,0	25,5

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

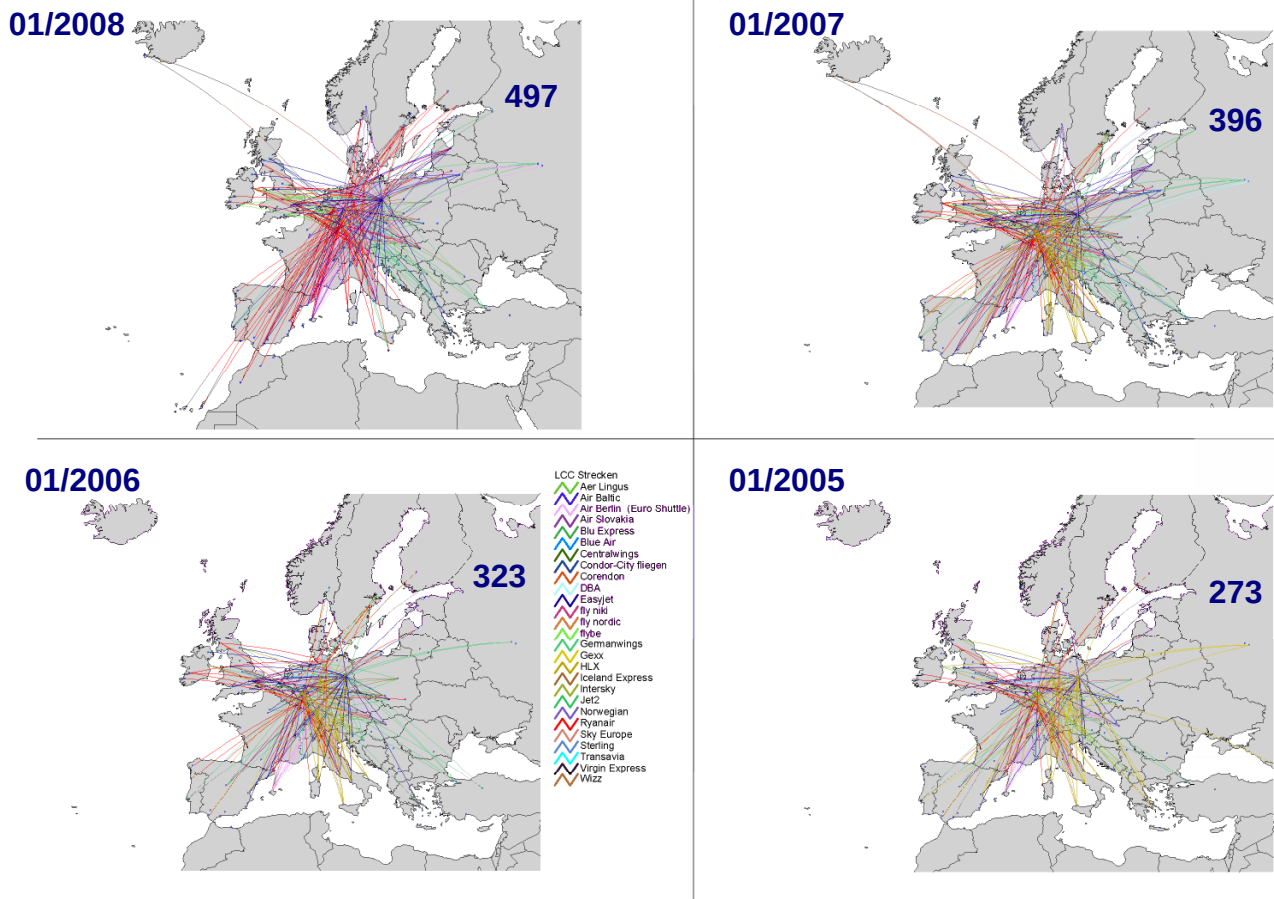


Abbildung 2: **Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen**

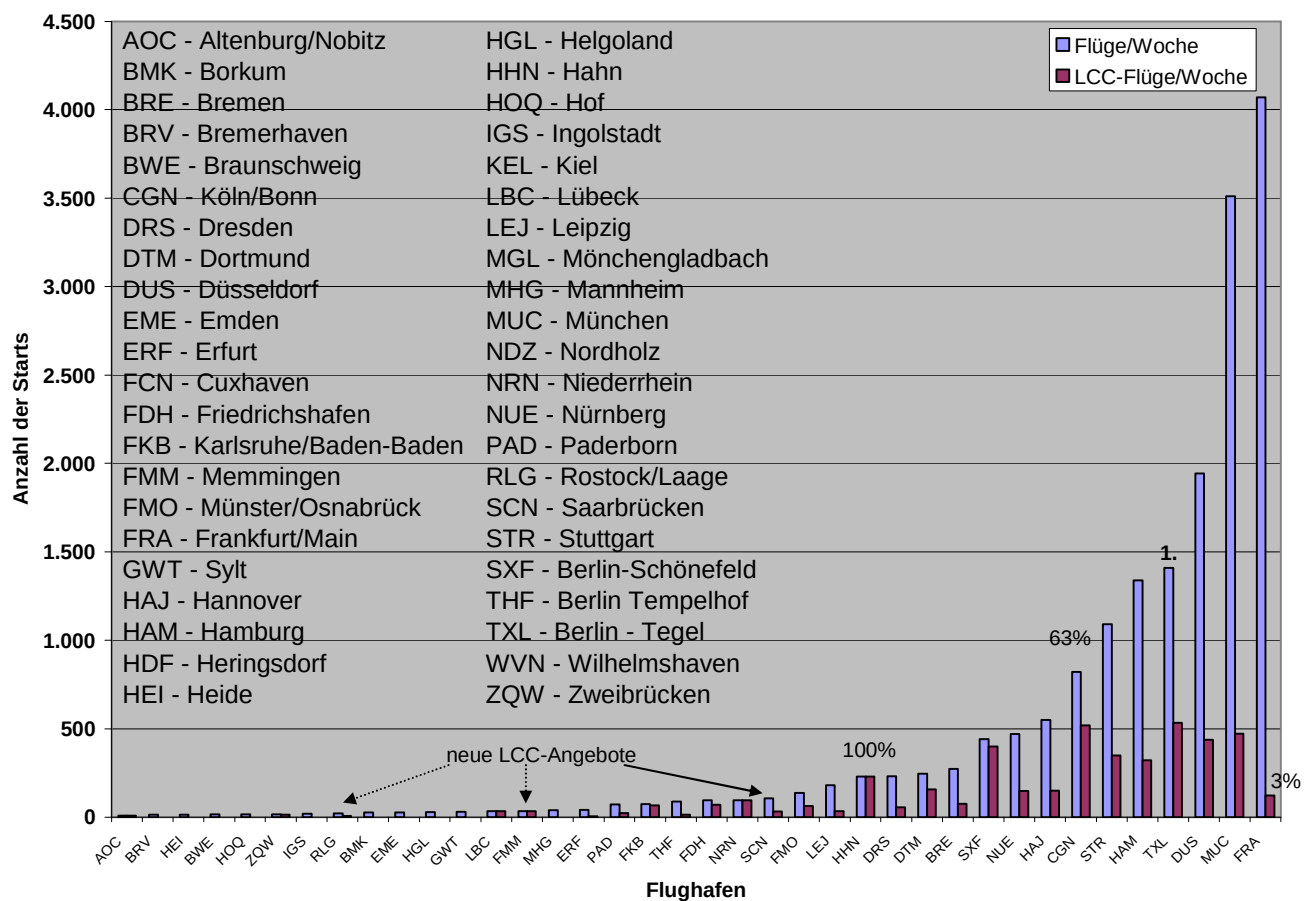


Abbildung 3: **Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2008**

Fluggesellschaft:	Anzahl der analysierten Strecken	angebotener Durchschnittspreis (€) Frühjahr 2008	angebotener Durchschnittspreis(€) Frühjahr 2007
Air Berlin	125	62,01 €	70,67 €
EasyJet	47	43,44 €	50,74 €
Germanwings	93	31,17 €	52,71 €
HLX	80	38,41 €	47,67 €
Ryanair	87	18,97 €	24,11 €

(Alle Preise zuzüglich Steuern, Gebühren und teilweise Kerosinzuschlag)

Tabelle 3: **Durchschnittlich angebotene Flugpreise der großen Low Cost Carrier in Deutschland im Frühjahr 2008 und 2007**

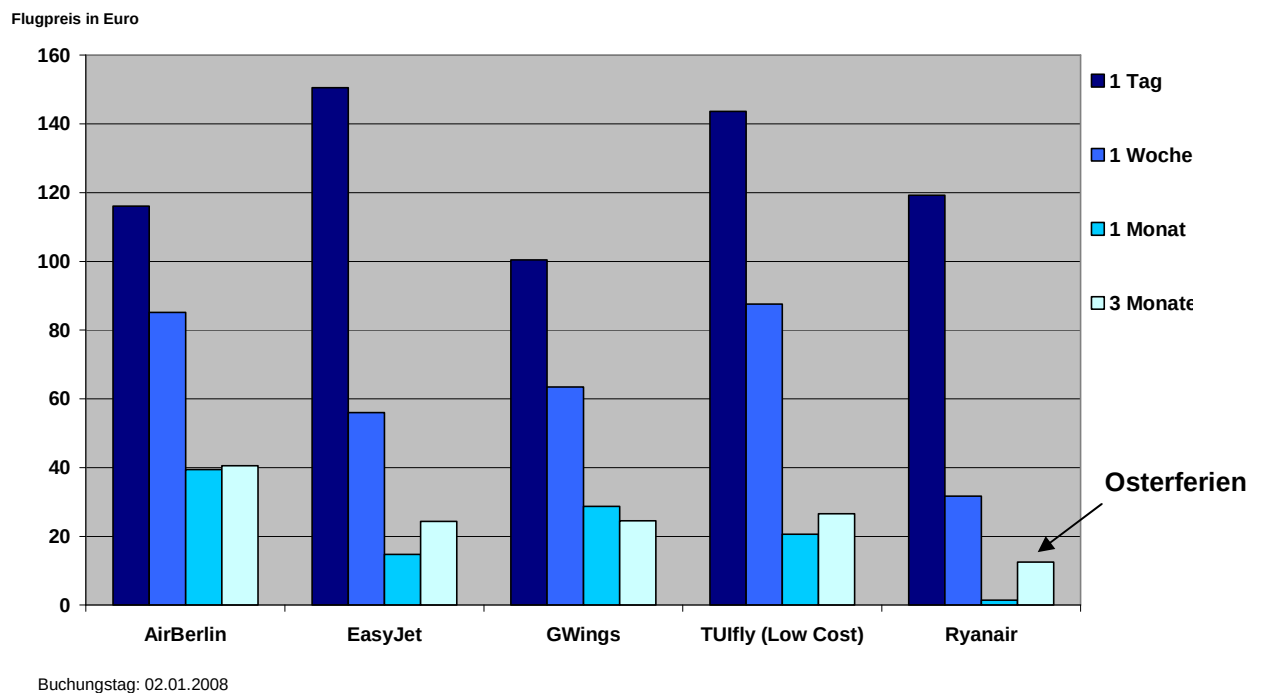


Abbildung 4: **Durchschnittlich angebotene Flugpreise der großen Low Cost Carrier in Deutschland in Abhängigkeit vom Vorausbuchungsdatum; Buchungstag: 02.01.2008**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland				
Flughafen	Passagiere 2007		Veränderung % des LCC- Verkehrs	Anteil LCC an gesamt
	gesamt	LCC		
Berlin gesamt	20.008.703	10.538.269	+ 16,5	52,7%
Köln/Bonn	10.414.814	7.271.885	+ 8,6	69,8%
München	33.893.160	5.509.444	+ 20,6	16,3%
Düsseldorf	17.805.122	4.616.766	+ 45,0	25,9%
Stuttgart	10.292.674	4.245.054	+ 16,1	41,2%
Hahn	3.955.661	3.929.976	+ 10,8	99,4%
Hamburg	12.706.250	3.840.685	+ 20,8	30,2%
Hannover	5.609.206	1.794.411	+ 6,3	32,0%
Dortmund	2.155.057	1.596.241	+ 42,2	74,1%
Frankfurt	53.892.993	1.280.048	+ 49,8	2,4%
Nürnberg	4.212.440	1.232.037	+ 16,1	29,2%
Bremen	2.225.717	730.504	+ 385,4	32,8%
Leipzig/Halle	2.385.482	618.379	+ 43,6	25,9%
Dresden	1.810.436	534.448	+ 3,5	29,5%
Münster/Osn.	1.581.095	497.209	+ 27,6	31,4%
Saarbrücken *)	311.304	55.076	>100,0	17,7%
Erfurt	315.576			
Gesamt	183.575.690	48.290.432	+ 20,5	26,3%
Niederrhein		833.732	+ 45,3	
Lübeck		595.218	- 8,6	
Karlsruhe/Bad.-Bad.		697.992	+ 20,5	
Memmingen **)		170.454	+ 100,0	
Friedrichshafen		167.058	- 1,2	
Paderborn		160.550	+ 3,5	
Zweibrücken		129.890	+ 225,0	
Altenburg Nobitz		126.641	+ 41,6	
Gesamt		2.881.535	+ 29,4	
IVF + RVV		51.171.967	+ 20,9	

*) ab 09.2007

**) ab 26.06.2007

Tabelle 4: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren in 2007**

Zuwachsrate %

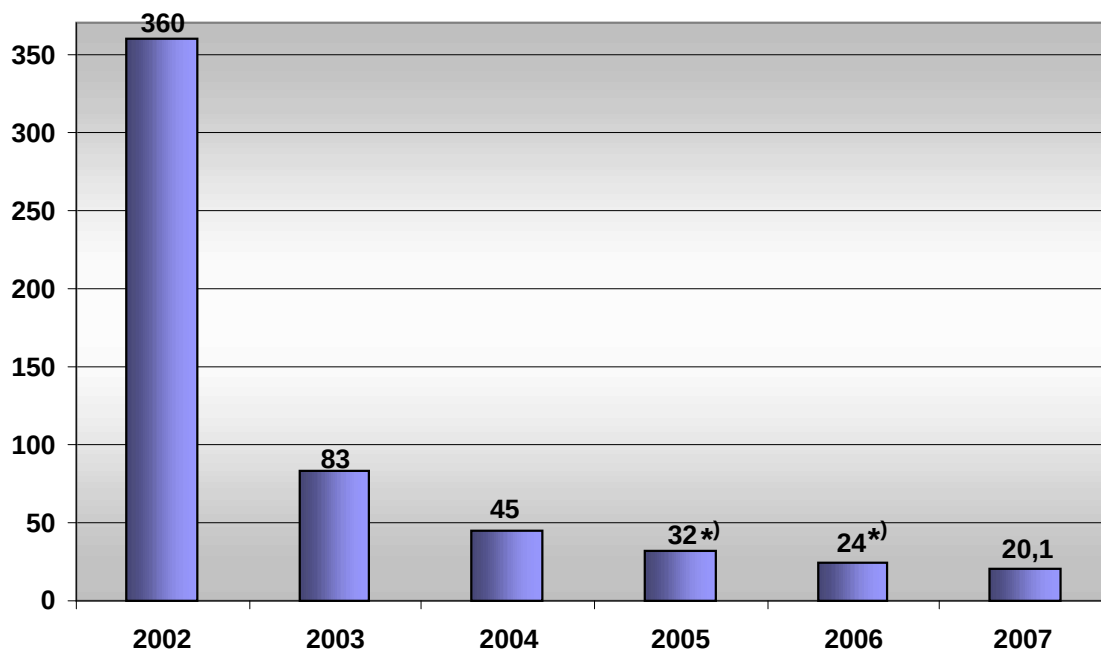


Abbildung 5: **Wachstumsraten des LCC Verkehrs in Deutschland**

*) nach Bereinigung statistischer Effekte

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	LCC Passagiere im innerdeutschen Verkehr 2007	Veränderung %	Anteil LCC am innerdeutschen Originäraufkommen (angenäherte Werte)
Berlin gesamt	4.291.037	+ 24,4	63%
München	3.557.576	+ 24,9	49%
Köln / Bonn	2.380.354	+ 5,5	70%
Hamburg	1.856.833	+ 30,8	43%
Düsseldorf	1.699.014	+ 61,6	51%
Stuttgart	1.699.003	+ 16,3	63%
Nürnberg	505.210	+ 53,8	65%
Dresden	458.452	- 2,2	56%
Leipzig / Halle	355.765	+ 57,4	60%
Hannover	291.446	+ 4,4	42%
Frankfurt	271.289	+ 83,3	9%
Münster / Osnabrück	189.000	+ 58,0	51%
Bremen	116.607	+ 58,2	21%
Saarbrücken	47.499	> 100,0	38%
Dortmund	36.246	+ 100,0	25%
Gesamt	17.755.331	+ 25,7	51%
Zweibrücken	129.890	+ 225,0	
Memmingen **)	122.363	+ 100,0	
Karlsruhe/Bad.-Bad.	202.150	+ 105,0	
IVF + RVV	18.209.734	+ 27,1	

*) ab 09/2007

**) ab 26.06.2007

Tabelle 5: **LCC Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und Anteil am Originäraufkommen in 2007**

Anteile in %

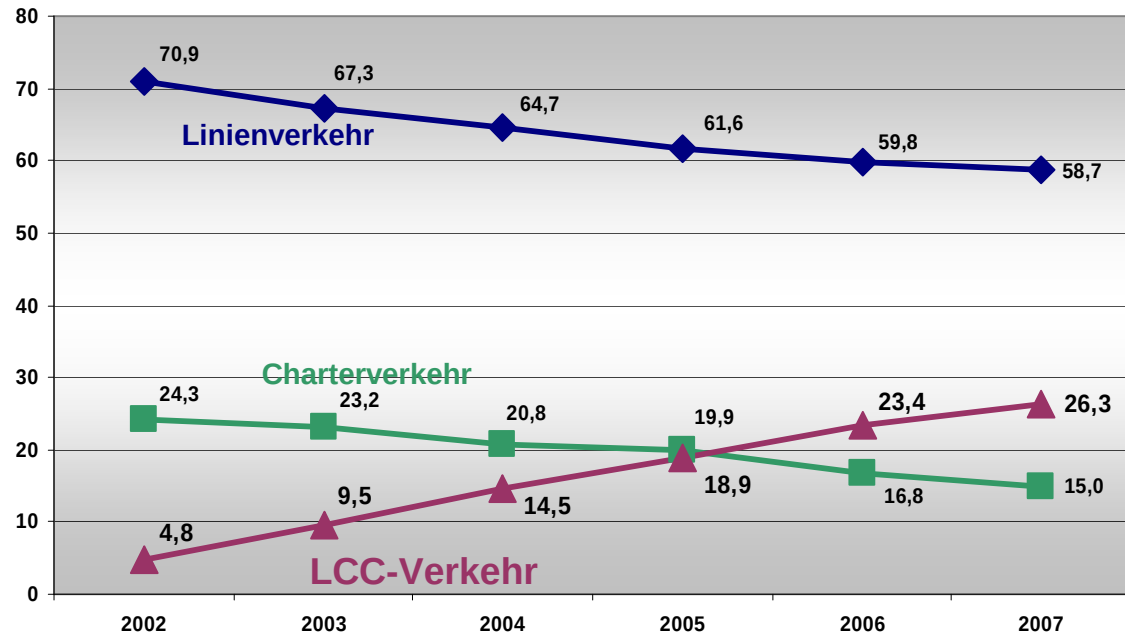


Abbildung 6: Anteil des LCC Verkehrs am Gesamtverkehr (Internationale Verkehrsflughäfen)

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Ziel- / Herkunftsland	LCC Passagiere 2007	Veränderung %	Anteil LCC am Originäraufkommen (angenäherte Werte)
Spanien	8.468.729	+ 28,1	41%
Großbritannien	5.342.433	+ 9,4	54%
Italien	5.171.847	+ 4,3	61%
Österreich	2.495.119	+ 30,7	59%
Schweiz	1.614.708	+ 11,0	45%
Frankreich	1.449.634	+ 4,1	30%
Irland	1.228.542	+ 28,3	89%
Polen	1.027.413	+ 15,4	59%
Schweden	818.413	+ 2,1	48%
Norwegen	562.446	+ 39,6	54%
Ungarn	521.749	- 10,3	50%
Russ. Föderation	515.526	+ 130,6	27%
Portugal	535.512	+ 45,9	24%
Griechenland	466.793	+ 59,5	12%
Türkei	446.647	+ 13,3	5%
Kroatien	414.029	+ 20,4	52%
Finnland	350.642	+ 27,8	32%
Dänemark	330.643	+ 11,0	32%
Lettland	272.535	+ 28,2	60%
Tschechische Rep.	161.027	- 17,0	20%
Serbien Montenegro	121.825	+ 259,3	23%
Marokko	109.896	+ 645,4	25%
Slowakische Rep.	97.668	- 26,1	59%
Rumänien	86.920	+ 383,1	14%
Niederlande	84.433	- 71,8	9%
Bulgarien	68.603	+ 100,0	6%
Litauen	58.032	+ 761,4	25%
Malta	41.777	+ 100,0	12%
Island	36.085	- 0,8	21%
Estland	22.045	+ 100,0	13%
Belgien	16.516	- 28,3	2%
Tunesien	14.658	+ 100,0	1%
Georgien	7.179	- 21,3	16%
Albanien	2.209	- 15,1	5%
Gesamt	32.962.233	+ 18,3	38%

Tabelle 6: LCC Passagiere im grenzüberschreitenden Verkehr nach Ziel / Herkunftsländern und Anteil am Originäraufkommen in 2007

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/ 2008		
		Flüge	Sitze	Strecken
1	Ryanair	6.419	1.213.191	1.032
2	Easyjet	5.052	779.908	514
3	Air Berlin	2.869	460.919	260
4	Flybe	2.214	170.680	190
5	Aer Lingus	1.260	233.182	126
6	Norwegian	1.058	156.690	153
7	Clickair	1.043	187.740	103
8	Germanwings	1.032	148.608	142
9	Vueling	932	167.760	108
10	Meridiana	820	108.580	78
11	Air Baltic	745	64.723	109
12	TUIfly (Low Cost)	734	113.536	184
13	bmybaby	716	102.840	102
14	Sky Europe	648	96.552	84
15	Sterling	641	94.788	132
16	Wizz	618	111.240	144
17	Easyjet Switzerland	580	90.480	70
18	Blue1	474	50.510	44
19	Transavia	396	60.780	75
20	Jet 2	392	63.338	106
21	Myair.com	387	48.962	102
22	Windjet	382	68.760	54
23	Brussels Airlines	382	50.232	26
24	Sky Express	318	38.160	16
25	Fly Nordic	230	36.924	14
26	Centralwings	205	35.059	72
27	Volareweb	182	33.060	30
28	fly Niki	160	27.700	32
29	Blue Air	156	21.216	50
30	flyglobespan	153	23.256	58
31	Air Italy	151	21.331	23
32	Intersky	110	5.500	16
33	flybaboo	82	6.068	12
34	Transavia.France	82	15.252	23
35	Blu Express	79	13.451	14
36	jet4you	47	8.131	8
37	Iceland Express	45	6.750	10
38	Air Slovakia	15	2.729	8
Summe		31.809	4.938.586	4.324

Tabelle 7: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Flüge 01/2008 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	01/2008		
		Flüge	Sitzplätze	Strecken
1	GB	7.896	1.148.590	796
2	DE	4.455	678.391	497
3	ES	4.038	702.559	536
4	IT	3.759	599.654	506
5	IE	1.620	301.534	162
6	FR	1.584	247.635	225
7	NO	928	139.682	96
8	SE	813	124.862	102
9	CH	794	119.614	90
10	NL	694	110.217	79
11	PL	688	118.503	157
12	AT	577	89.977	87
13	BE	497	75.309	52
14	DK	456	65.266	55
15	RU	409	49.928	41
16	PT	392	65.597	69
17	FI	375	43.707	38
18	LV	340	36.785	50
19	CZ	268	41.303	38
20	RO	208	30.092	49
21	SK	176	28.436	23
22	LT	161	16.014	23
23	HU	159	26.834	30
24	MA	142	24.401	35
25	GR	80	12.507	18
26	BG	48	6.840	11
27	EE	48	3.770	5
28	TR	33	4.785	10
29	MT	28	5.491	10
30	HR	23	3.412	9
31	IS	23	3.450	5
32	EG	20	3.424	12
33	RS	14	2.032	7
34	SI	13	2.199	3
35	UA	11	938	2
36	MD	9	1.038	3
37	TN	8	1.488	3
38	BY	7	322	1
39	CY	5	827	3
40	GE	3	385	1
41	AL	2	172	1
42	AZ	2	236	1
43	UZ	2	236	1
44	MK	1	144	1
Summe		31.809	4.938.586	4.324

Tabelle 8: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Flüge 01/2008. (Angaben jeweils für eine Januarwoche, es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

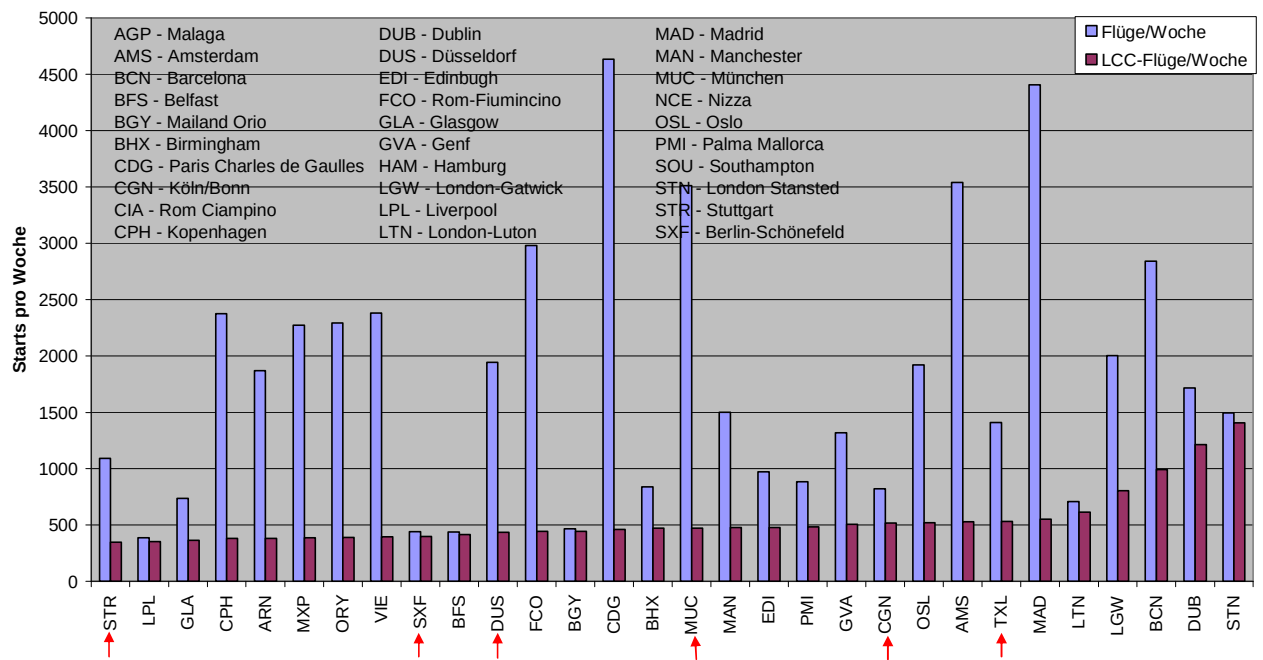


Abbildung 7: Die größten LCC-Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Januar 2008

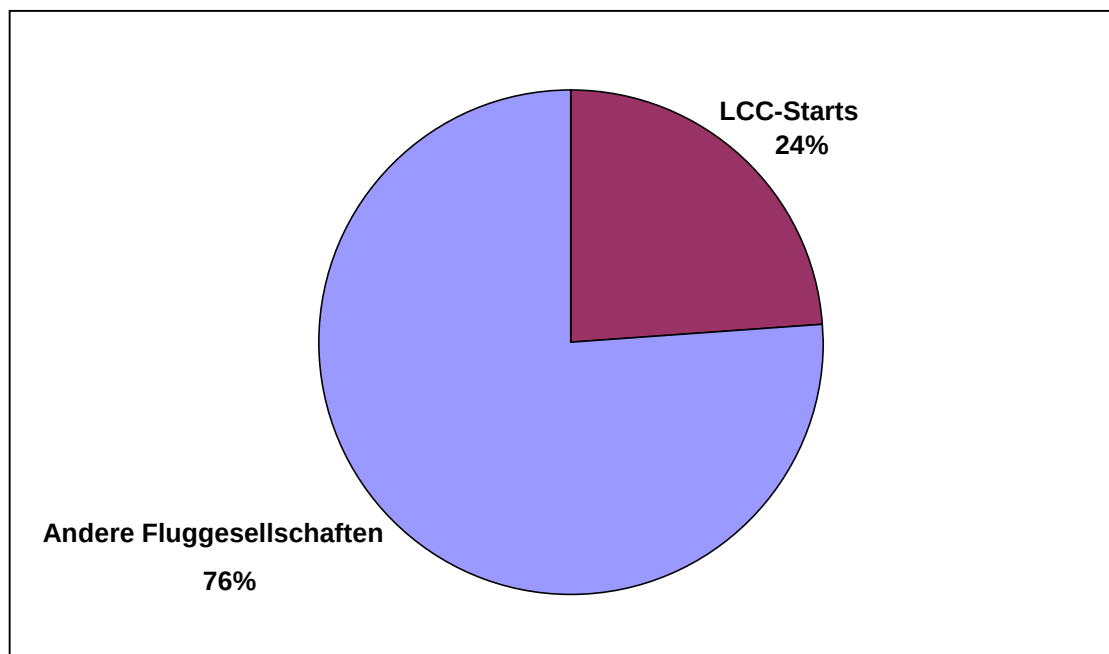


Abbildung 8: Anteile der LCC am europäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2008

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

Manfred Kuhne
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
Gertraudenstr. 20
10178 Berlin
Tel.: (49) 030-3101-18-51
Fax: (49) 030-310-118-24
E-Mail: kuhne@adv.aero