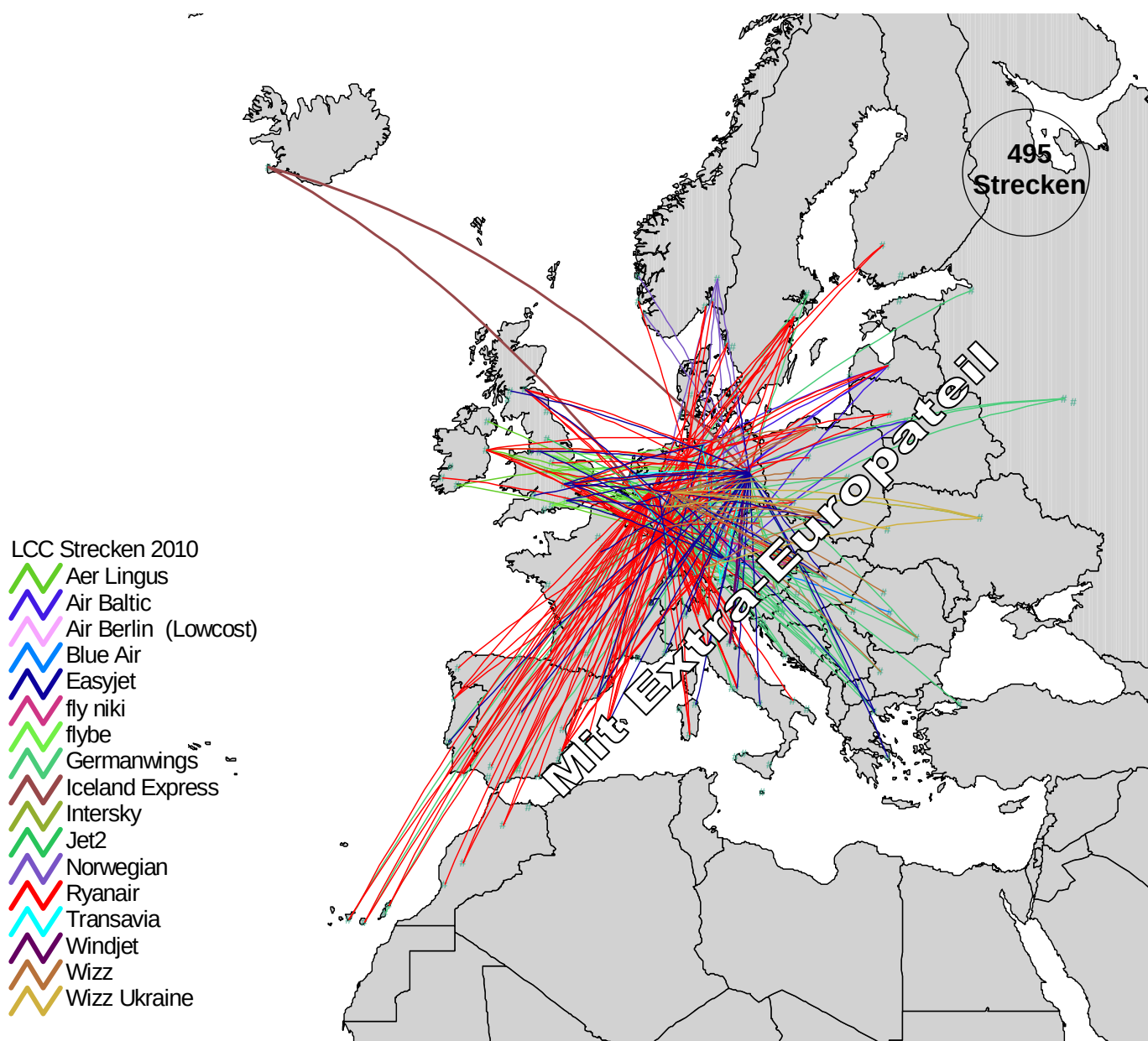


Low Cost Monitor 1/2010

- Eine gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Frühjahr 2010

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2009/2010

Der Low Cost Carrier (LCC) 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 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 2010. Die Passagierangaben beziehen sich auf das gesamte Jahr 2009.

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, generelle Verfügbarkeit niedriger Preise 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. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 17 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder teilweise Low Cost Angebote vorhalten. Diese sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 36 Flugzeuge (A320: 30, A321: 6)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 29 Flugzeuge (B737: 18, F50: 11)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 113 Flugzeuge (A319/20/21: 50, B737: 63)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 10, S: 4)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 169 Flugzeuge (A319: 135, A320: 24, A321: 3; B737: 7)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 68 Flugzeuge (D8: 54, E: 14)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 28 Flugzeuge (A319: 28)
Iceland Express (5W) (www.icelandexpress.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 4 Flugzeuge (D8: 4)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 25 Flugzeuge (B737-300: 16, B757-200: 9)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 2, A320: 6 A321: 2, E:2)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 49 Flugzeuge (B737: 49)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 229 Flugzeuge (B737: 229)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 24 Flugzeuge (B737: 24)
Windjet (IV) (www.windjet.it), Flotte: 13 Flugzeuge (A319: 5, A320: 8)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 26 Flugzeuge (A320: 26)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 1 Flugzeuge (A320:1)

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

Insgesamt reduzierte sich die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Jahr. Im Vergleich zum letzten Frühjahr ist Clickair, die mit der spanischen Billigfluggesellschaft Vueling fusionierte vom deutschen Markt verschwunden. TUIfly hat sich von seinem Low Cost Segment getrennt und die Städteverbindungen an Air Berlin abgegeben, die dadurch ihren Marktanteil deutlich vergrößern konnte. Der Gesellschaft Myair wurde im Sommer 2009 die Betriebserlaubnis entzogen. Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder der ehemaligen LTU, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online zu einem niedrigen Preis buchbar sein sollten, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. 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, zählt die Fluggesellschaft Air Berlin. Bei dieser ehemaligen Charterfluggesellschaft, die schon frühzeitig mit dem „Cityshuttle“ in den Low Cost Markt eingegriffen hat, ist durch die Übernahme der DBA, Gexx und LTU sowie durch die Kooperation mit 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 Flüge zu

typischen Urlaubszielen, z.B. nach Nordafrika. Neu hinzu gekommen sind bei Air Berlin besonders die ehemaligen Städteverbindungen, die von TUIfly abgegeben worden sind. Außerdem bietet in diesem Frühjahr, wie auch schon im letzten Sommer Windjet Flüge ab Deutschland an.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Nur bei Ryanair gibt es einen starken Anstieg von 23 Flugzeugen gegenüber dem letzten Jahr. Damit besitzt Ryanair 229 Flugzeuge des Typs Boeing 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen.

- ➔ **Ranking der Carrier** (s. Tab 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Januar 2010 ist das Low Cost Segment von Air Berlin mit über 2.000 Abflügen der größte Low Cost Anbieter in Deutschland; im Vergleich zum Winter des Vorjahres, als rund 1.700 Starts durchgeführt worden sind, bedeutet dies eine Steigerung um fast 18%. Zusammen mit den rund 300 Flügen von TUIfly kamen beide Gesellschaften auch im Januar 2009 zusammen auch auf ca. 2.000 Flüge, so dass sich hier die Gesamtanzahl der Flüge nicht viel verändert hat. Während in den vergangenen Jahren bis 2008 hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen und sich dieser Rückgang auch bis zum Sommer 2009 fortsetzte. Nach einer weiteren Konsolidierungsphase sind in diesem Frühjahr bei den meisten Gesellschaften erstmals wieder positive Wachstumsraten festzustellen. Im Ranking folgen Germanwings (755 Flüge) und Ryanair (661 Flüge). Hier setzt sich die Expansionspolitik von Ryanair fort, die auf hohem Niveau durch die ganze Krise hindurch auch weiterhin die Anzahl der Flüge gegenüber dem Vorjahr steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben. Auch bei Easyjet ist nach einer Zeit von starken Reduzierungen erstmalig wieder ein Wachstum des Angebots festzustellen, was durch einen Ausbau des Angebots in München und Hamburg und die Neuaufnahme von Strecken ab Düsseldorf zurückzuführen ist. In Dortmund dagegen wurde das Angebot weiter reduziert. Auf den Plätzen 5 und 6 folgen die britische Gesellschaft Flybe und Intersky, die ihr Angebot geringfügig ausbauen konnten und somit beide über 100 Flüge pro Woche anbieten. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter diesem Wert.
- ➔ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sechs größten der 17 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 93% des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 48% aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 18%, Ryanair mit 16% und Easyjet mit 6%. Insgesamt bedeutet dies eine starke Zunahme der Marktanteile bei Air Berlin durch die Übernahme der Städteverbindungen von TUIfly.

Verkehrsangebote

- ➔ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 495 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind rund 30 Strecken mehr als im Winter 2009, gleichbedeutend einem Wachstum von über 6%. Somit gibt es nach Streckenstilllegungen im letzten Jahr wieder ein Wachstum bei der Streckenentwicklung, dabei konnte das Niveau von 2008 wieder erreicht werden, wenn auch die Zahl der Flüge noch nicht so stark angestiegen ist, um das Niveau von 2008 wieder zu erreichen. Gegenüber dem letzten Jahr gibt es aber auch bei der Zahl der Flüge positive Wachstumsraten von rund 2%. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 8 Jahren in den ersten 6 Jahren fast 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich die Krise im Sommer 2008 schon an, als lediglich rund 50 Strecken vom LCC-Verkehr neu erschlossen worden sind. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum. Im Sommer 2009 begann sich das positive Streckenwachstum dann wieder geringfügig fortzusetzen und so könnte das jetzige verstärkte Wachstum darauf hindeuten, dass der Low Cost Markt die Krise weitgehend überwunden hat, die einige Gesellschaften besser und andere schlechter überstanden haben. Während einige kleinere Gesellschaften aus dem Markt ausgeschieden sind, hat Ryanair in dieser Zeit zwischen Frühjahr 2008 und Frühjahr 2010 mit zusätzlich 35 Strecken eine Netzausweitung durchgeführt. Hierbei spielen besonders die Flughäfen Niederrhein, Bremen, Berlin-Schönefeld und Memmingen eine Rolle, da primär von diesen Flughäfen Netzerweiterungen von Ryanair vorgenommen wurden, bzw. von Memmingen erstmalig Angebote aufgenommen wurden. Dagegen wurden die Flüge nach London-Stansted ab Zweibrücken wieder eingestellt. Air Berlin konnte sein Angebot besonders in Köln und Stuttgart durch die Übernahme der TUIfly-Strecken stark ausbauen. Auch Germanwings konnte sein Streckenangebot steigern und übertrifft mit 89 Zielen sogar die Werte von 2008 (vor der Krise), die zwischenzeitlich deutlich abgesunken waren. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC).

Trotz einiger aktueller neuer Angebote reduzierte Easyjet dagegen ihr Streckennetz um fast 20% und liegt damit noch unter den Werten von 2006.

- ➔ Nachdem in den Jahren zuvor schon Air Berlin, TUIfly, Germanwings und Ryanair angefangen haben, innerdeutsche Strecken einzuführen, sind weitere innerdeutsche Strecken, wie z.B. von Memmingen nach Köln, Hamburg oder Berlin neu in das Netz aufgenommen worden. Andere Gesellschaften, wie z.B. Ryanair haben in Zeiten der Krise aber auch einige innerdeutsche Angebote wieder eingestellt. Besondere neue Angebotsschwerpunkte waren im letzten Jahr nicht zu erkennen, allerdings ist festzustellen, dass das Netz nach Osteuropa weiter ausgebaut wird.
- ➔ Ryanair hat gegenüber dem letzten Winter den Flughafen Memmingen neu in das Netz aufgenommen und dafür den Flughafen Zweibrücken wieder verlassen, auf dem aufgrund der Nähe zu Hahn lediglich die Strecke nach London angeboten wurde. In Europa wurden einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern wie z.B. Bromberg in Polen neu in die Netze aufgenommen. Wie schon mehrfach zu beobachten, werden in den Wintermonaten typische Warmwasserregionen wie Spanien oder Italien weniger stark angeflogen, dafür eher Länder mit Wintersportmöglichkeiten wie z.B. Österreich.
- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist stark gesunken, nur auf 18 (3,5%) der insgesamt 495 Strecken konkurrieren zwei Anbieter. Strecken mit mehr als 2 Anbietern gibt es gar nicht mehr. 477 Strecken und damit die weit überwiegende Zahl werden nur von einer Gesellschaft beflogen.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden mehr als 4.100 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Januar 2010 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 100 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um rund 2% angestiegen, während sich die Anzahl der Sitze nur um knapp 1% erhöht hat und die Zahl der Strecken sogar um 6% ausgebaut werden konnte. Dies bedeutet, dass das Netz bei einer leichten Frequenzerhöhung wesentlich stärker ausgebaut worden ist.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 4.156 Flügen wurden im Mittel 156 Sitze pro Flug angeboten, ein geringfügig höherer Wert als im Vorjahr. Es zeigt sich, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von über 150 Sitzplätzen etabliert hat und diese sogar noch leicht zunimmt. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Intersky oder Flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.
- ➔ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich der hohe Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: Rund 48% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt (auf 114 Strecken, entspr. 57 Flughafenpaaren) angeboten. Im Vergleich zum Sommerflugplan 2009 ist die Zahl der innerdeutsch beflogenen Strecken relativ konstant geblieben. In den Wintermonaten standen Großbritannien und Österreich mit rund 480 bzw. 290 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Spanien liegt vor Italien und der Schweiz, an vierter Stelle. Dabei ist sowohl nach Spanien als auch in die Schweiz ein Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Polen, Irland und Schweden. Während sich das Angebot nach Irland und Schweden reduzierte, gibt es 7 neue Strecken nach Polen. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 32 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind die Ukraine und Bosnien/Herzegowina. Nicht mehr angeflogen wurden Estland, Malta und die Türkei.
- ➔ **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den ausgelasteten Kapazitäten im Low Cost Verkehr auch weiterhin nur eine untergeordnete Rolle. So wurden nur 130 Flüge oder rund 3,3%, besonders von Air Berlin und flybe im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit über 489 Starts (entspr. fast 65% des dortigen Flugaufkommens) einen um rund 2% niedrigeren Wert auf als im Vorjahr, liegt damit aber trotzdem wieder auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Dahinter mit 448 Starts, jedoch mit einem Low Cost Anteil von nur etwa 36% liegt der Flughafen Berlin-Tegel. Stark zugenommen hat der Low Cost Verkehr am Flughafen Memmingen, der sein Angebot von 27 Flügen im letzten Sommer um 170% auf 73 in diesem Jahr steigern konnte. Zuwächse gab es u.a. an den Flughäfen

Hamburg, Karlsruhe/Baden-Baden oder Niederrhein. Deutlich rückläufig entwickelte sich der Low Cost Verkehr an den Flughäfen Hahn oder Hannover. Dort sank die Anzahl der Low Cost Flüge um bis zu 20%. Ein solcher Verlust ist für Flughäfen mit einem hohem Low Cost Anteil besonders gravierend. Mit einem Anteil von über 90% am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Lübeck, Altenburg, Dortmund, Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden, Rostock und Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt. Dies gilt in ähnlicher Form auch für die Flughäfen Berlin-Schönefeld und Zweibrücken.

Flugpreise

- ➔ **Durchschnittspreise** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel und dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise sind typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthalten und deshalb wenig aussagefähig sind. Um Angaben über Endpreise zu machen, wurden die Preise für LCC Flüge auf 50 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entspricht einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LCC Strecken, die im Frühjahr 2010 bedient wurden. Durch die gleich bleibende Auswahl an Strecken kann ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Analyse gewährleistet werden. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 12. April 2010 gewählt.

Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Frühjahr 2010 zwischen ca. 33 € und 77 € bei den Nettopreisen und zwischen 37 € und 118 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei 3 € und im höchsten Fall bei 41 €. Dabei ist bei einigen Gesellschaften eine Reduzierung der Preise um rund 20% gegenüber Frühjahr 2009 festzustellen.

- ➔ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum** Die Flugpreise eines Low Cost Carriers variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der am Folgetag der Buchung stattfindet, kann das vier- bis zehnfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Carrier in Deutschland variieren zwischen ca. 56 € und 171 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag, und zwischen ca. 25 € und 78 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Die meisten preisgünstigen Flüge mit einer langen Buchungsfrist kosten nur bis zu ca. 50 €, die Preise steigen jedoch in vielen Fällen auf Werte von über 100 € an, wenn der Flug am nächsten Tag durchgeführt werden soll.
- ➔ Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

- ➔ Im Jahr 2009 sind auf den 22 internationalen Verkehrsflughäfen der ADV (Berlin als ein Standort gerechnet) sowie 4 weiteren Regionalflughäfen insgesamt 53.082.917 Ein- und Aussteiger im Angebotssegment des Low Cost Verkehrs gezählt worden. Gegenüber dem Jahr 2008 ist dies ein Rückgang um -2,2%. Somit war auch der Low Cost Verkehr von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise betroffen (Tab. 3).

Wie in den Vorjahren verzeichneten die Regionalflughäfen in der Fläche als Folge weiter anhaltenden Angebotsausbaus erneut die höchsten Zuwächse (+94,9%).

- ➔ Für die 22 internationalen Verkehrsflughäfen lag der Anteil des LCC Verkehrs am gesamten örtlichen Passagieraufkommen (Ein- und Aussteiger) bei 28,9%. Nach starken Marktanteilsgewinnen bis zum Jahre 2007 (26,3%; +6,4 Prozentpunkte gegenüber 2005) konnten die LCC Carrier seitdem ihre Position nur noch um 2,6 Prozentpunkte ausbauen (Abb. 5). Das Wachstum des LCC Verkehrs erfolgt derzeit überwiegend zu Lasten des traditionellen Charterverkehrs, der in den letzten beiden Jahren 1,6 Prozentpunkte einbüßte gegenüber 1 Prozent Anteilsverlust des traditionellen Linienverkehrs.
- ➔ Im innerdeutschen Verkehr wurden insgesamt 20.079.492 Ein- und Aussteiger gezählt. Dies entspricht einer Zunahme von +1,3% gegenüber 2008. Das Segment des LCC-Inlandverkehrs war

damit der einzige Verkehrsbereich im Krisenjahr 2009, der noch Zuwächse verzeichnete. Dies ist darauf zurückzuführen, dass viele Geschäftsreisende im zurückliegenden Jahr preisgünstigere Angebote gewählt haben (Tab. 4).

- Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung der Umsteigeverkehre) weisen die LCC Anbieter bis auf die Flughäfen Hamburg, Frankfurt und Bremen auf allen Flughäfen die höchsten Marktanteile auf. Bezogen auf alle Flughäfen liegt der Anteil bei 56%. Ohne den Hub-Flughafen Frankfurt liegt der Anteil sogar bei 60%.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden 33.003.425 Ein- und Aussteiger gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von -4,2% gegenüber 2008. Dieser ist überwiegend auf Angebotsreduzierungen in der ersten Jahreshälfte zurückzuführen. Gleichzeitig waren aber auch die Folgen der Wirtschaftskrise zu spüren.

Der grenzüberschreitende LCC Verkehr führt zu 99% in europäische Länder. Hier erreichen die Low Cost Carrier bezogen auf die Gesamtnachfrage (Ein- und Aussteiger inkl. Umsteigeverkehre) einen Marktanteil von 30,7%. Nach starkem Anstieg bis 2006 (26,8%) ist somit auch im Europa-Verkehr eine deutliche Marktsättigung zu verzeichnen.

Der Anteil des LCC Verkehrs am originären Europaverkehr (ohne Umsteigeverkehre) lag im Jahre 2008 bei 40%. Er dürfte sich auf etwa 41% erhöht haben.

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 Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 5, B767:3)
Air Slovakia (GM) (www.airlovakia.sk), Flotte: 5 Flugzeuge (B737: 3, B757: 2)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 14)
Corendon (CAI) (www.corendon-airlines.com) Flotte: 4 Flugzeuge (B737-300: 1, B737-400: 3)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 2, E190: 3)
Flyglobespan (Y2) (www.flyglobespan.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 5, B767:2)
Jet4you (8J) (www.jet4you.com), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 6)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 30 Flugzeuge (A319: 4, A320: 9, MD82/83: 17)
Star1Airlines (V9) (www.star1.aero), Flotte: 1 Flugzeug (B737:1)
Transavia.com France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
Transavia Denmark (PH) (www.transavia.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737:3)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320: 2)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 37 Flugzeuge (A320: 37)
Wizz Bulgaria (8Z) (www.wizzair.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320: 3)

Von diesen Gesellschaften bieten mittlerweile aber Air Slovakia, Flyglobespan und Volare keine Low Cost Flüge mehr an, da sie im Laufe der letzten Monate entweder Konkurs anmelden mussten, ihnen die Betriebsgenehmigung entzogen worden ist oder sie von einer anderen Gesellschaft übernommen worden sind. Dafür kommen verstärkt außereuropäische Low Cost Gesellschaften in den Markt, die Europa anfliegen. Dies sind u.a.:

Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 3 Flugzeuge (A320:3)
Air Asia X (D7) (www.airasia.com), Flotte: 8 Flugzeuge (A330:6, A340:2)
Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737:7)
Nasair (UE) (www.nasair.aero), Flotte: 12 Flugzeuge (A320: 8, E:4)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit über 7.600 Starts in Europa im Januar 2010 (s. Tab. 5), sie hat damit die Januarwerte von 2009 mit fast 300 Starts übertroffen und konnte so wie die meisten großen europäischen Low Cost Gesellschaften ihr Angebot trotz der Finanzkrise deutlich ausbauen. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 5.774 Starts die europaweit somit mehr als 20% Flüge anbietet als im vergangenen Jahr. Ebenso wie bei Ryanair sind mehr als 50 neue Städtepaare hinzu gekommen. Mit Abstand folgen die Gesellschaften Air Berlin und flybe mit jeweils knapp 3.000 Starts pro Woche. Danach gibt es eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 2.000 folgen Norwegian, Aer Lingus, Vueling und Germanwings. Während auch Wizz sein Angebot stark ausbaute, musste Sky Europe dagegen im August 2009 den Betrieb einstellen. Somit setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Carrier weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Clickair in größere Low Cost Carrier wie Vueling integriert werden, werden andere wie Air Italy von den ehemaligen Nationalcarriern wie Alitalia übernommen, wiederum andere wie Sky Europe mussten Konkurs anmelden. Im Gegensatz dazu gibt es eine Gruppe von Fluggesellschaften wie z.B. Ryanair, die bis jetzt permanent expandieren. Eine Vielzahl von Fluggesellschaften, die im letzten Krisenjahr ihr Angebot reduzierten, zeigten dieses Jahr wieder positive Wachstumstendenzen.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6), das Netz dieses Landes umfasst über 800 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Hier hat jedoch eine geringfügige Reduzierung gegenüber dem Vorjahr stattgefunden. Dabei sind nahezu 8.000 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgen Italien und Deutschland mit jeweils mehr als 4.000 Flügen. Spanien liegt auf Platz 4 mit 3.861 Flügen. Auf den Plätzen 5 bis 7 liegen Frankreich, Irland und Norwegen mit mehr als 1.000 Flügen. Von den insgesamt über 4.200 unterschiedlichen Strecken werden knapp 3.900 (91%) von nur einem Low Cost Carrier bedient.

Lediglich auf rund 295 Strecken fliegen 2 und auf 10 Strecken 3 Low Cost Carrier im Wettbewerb. So ist die Anzahl der Strecken, auf denen direkter Wettbewerb vorzufinden ist, seit dem letzten Jahr stark zurück gegangen.

Durch einen starken Streckenausbau von Easyjet ist mittlerweile London-Gatwick mit 1.164 LCC Starts pro Woche im Januar 2010 größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen (s. Abb. 6). Knapp dahinter folgt der Flughafen London-Stansted mit 1.155 Starts. Mit über 600 Flügen pro Woche folgen auf den Plätzen 3 bis 5 Dublin, Barcelona und Madrid. Der dritte Londoner Flughafen Luton liegt mit 492 Starts, auf Platz 10, Köln folgt mit 489 Starts auf Platz 11. 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 Berlin-Tegel (Platz 15) Düsseldorf (Platz 17), München (Platz 21), Berlin-Schönefeld (Platz 22) und Hamburg (Platz 27) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 300 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Dabei ist festzustellen, dass sich die deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten im europäischen Vergleich gegenüber dem Winter 2009 im Ranking nur geringfügig verändert haben.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil von 26% der Flüge beibehalten (s. Abb. 7). 74% 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										
		01/2010			01/2009			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken
1	Air Berlin	2.007	314.527	178	1.708	282.291	117	17,5	11,4	52,1
2	Germanwings	755	113.250	89	710	102.240	71	6,3	10,8	25,4
3	Ryanair	661	124.929	129	639	120.771	118	3,4	3,4	9,3
4	Easyjet	250	38.982	37	217	33.775	33	15,2	15,4	12,1
5	flybe	109	8.284	12	105	7.111	11	3,8	16,5	9,1
6	Intersky	100	5.400	13	99	4.937	14	1,0	9,4	-7,1
7	Aer Lingus	60	10.440	8	53	9.222	7	13,2	13,2	14,3
8	Wizz	57	10.260	15	57	10.260	13	0,0	0,0	15,4
9	Air Baltic	51	6.596	7	45	5.826	6	13,3	13,2	16,7
10	fly Niki	33	4.680	5	29	5.220	4	13,8	-10,3	25,0
11	Norwegian	32	5.050	7	27	4.078	7	18,5	23,8	0,0
12	Transavia	14	1.736	4	13	1.600	4	7,7	8,5	0,0
13	Wizz (Ukraine)	12	2.160	4	10	1.800	3	20,0	20,0	33,3
14	Jet2	6	888	1	6	888	1	0,0	0,0	0,0
15	Blue Air	4	492	1	9	1.224	3	-55,6	-59,8	-66,7
16	Iceland Express	3	444	2	3	408	2	0,0	8,8	0,0
17	Windjet	2	360	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
18	Easyjet Switzerland	0	0	0	10	1.560	1	-100,0	-100,0	-100,0
19	TUIfly	0	0	0	330	48.408	69	-100,0	-100,0	-100,0
20	Clickair	0	0	0	5	900	1	-100,0	-100,0	-100,0
		4.156	648.478	513	4.075	642.519	485	2,0	0,9	5,8

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

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

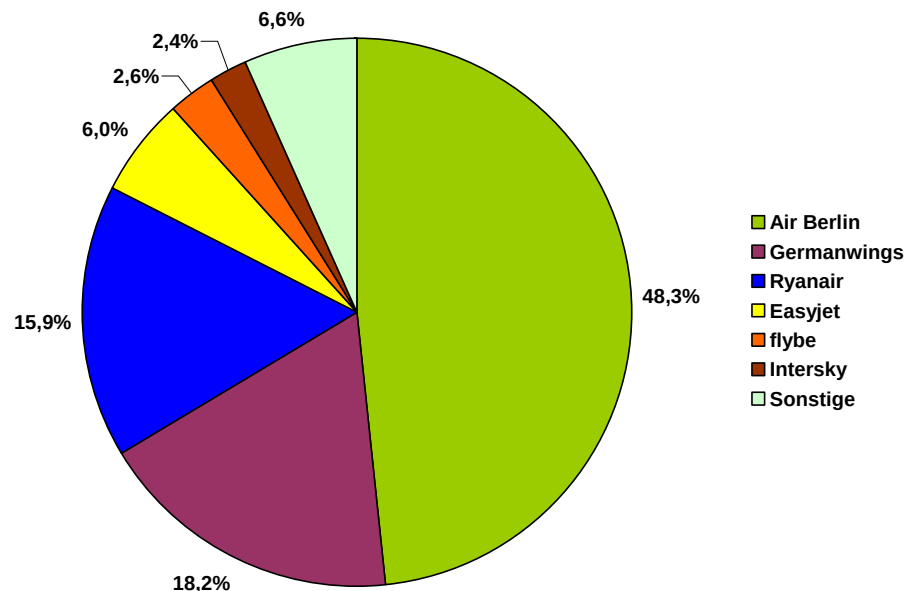
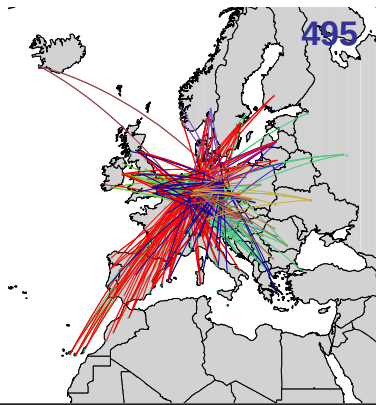


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Januarwoche 2010)**

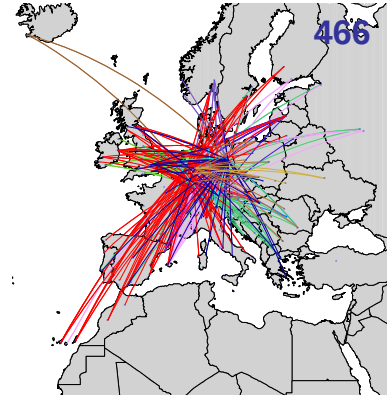
Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		01/2010			01/2009			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.024	307.840	114	2.011	312.295	107	0,6	-1,4	6,5
2	Großbritannien	480	69.243	52	456	66.940	55	5,3	3,4	-5,5
3	Österreich	294	43.338	30	228	34.131	27	28,9	27,0	11,1
4	Spanien	272	49.364	62	281	49.953	54	-3,2	-1,2	14,8
5	Italien	261	44.375	65	254	41.856	60	2,8	6,0	8,3
6	Schweiz	117	17.952	9	130	20.319	10	-10,0	-11,6	-10,0
7	Polen	86	14.618	24	75	12.927	17	14,7	13,1	41,2
8	Irland	76	13.689	11	100	18.150	16	-24,0	-24,6	-31,3
9	Schweden	76	13.369	15	84	14.953	14	-9,5	-10,6	7,1
10	Rußland	57	9.508	9	46	7.393	8	23,9	28,6	12,5
11	Frankreich	56	8.356	9	62	8.849	9	-9,7	-5,6	0,0
12	Lettland	54	7.646	8	52	7.300	8	3,8	4,7	0,0
13	Norwegen	51	8.465	12	45	7.480	10	13,3	13,2	20,0
14	Dänemark	26	4.080	3	28	4.757	3	-7,1	-14,2	0,0
15	Portugal	25	4.497	8	24	4.020	7	4,2	11,9	14,3
16	Finnland	23	3.769	4	24	3.832	4	-4,2	-1,6	0,0
17	Ungarn	22	3.382	5	35	5.537	7	-37,1	-38,9	-28,6
18	Rumänien	21	3.312	7	27	4.176	9	-22,2	-20,7	-22,2
19	Kroatien	18	2.700	6	18	2.592	6	0,0	4,2	0,0
20	Serbien	17	2.598	10	11	1.584	5	54,5	64,0	100,0
21	Ukraine	15	2.610	4	10	1.800	3	50,0	45,0	33,3
22	Litauen	14	2.163	4	6	983	2	133,3	120,0	100,0
23	Marokko	13	2.457	5	10	1.890	4	30,0	30,0	25,0
24	Griechenland	12	1.827	5	20	3.036	7	-40,0	-39,8	-28,6
25	Tschechien	11	1.806	2	8	1.242	2	37,5	45,4	0,0
26	Belgien	7	1.092	1	6	936	1	16,7	16,7	0,0
27	Bulgarien	7	1.170	2	6	972	2	16,7	20,4	0,0
28	Slovakei	6	1.134	2	4	756	1,0	50,0	50,0	100
29	Niederlande	5	624	2	6	732	2	-16,7	-14,8	0,0
30	Bosnien	4	600	2	4	576	2	0,0	4,2	0,0
31	Island	3	444	2	3	408	2	0,0	8,8	0,0
32	Türkei	3	450	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
	Summe	4.156	648.478	495	4.074	642.375	464	2,0	0,9	6,5

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

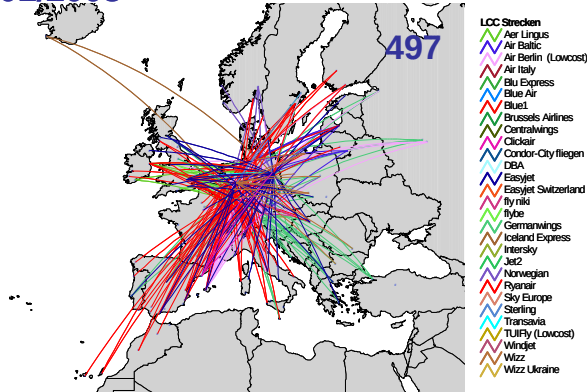
01/2010



01/2009



01/2008



01/2007

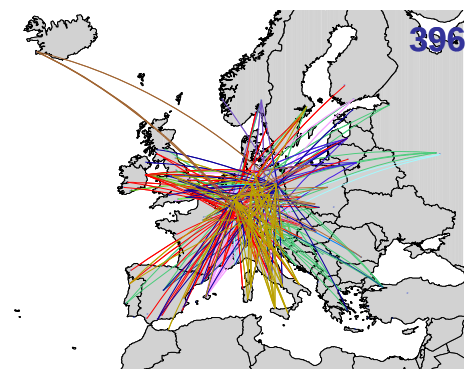


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

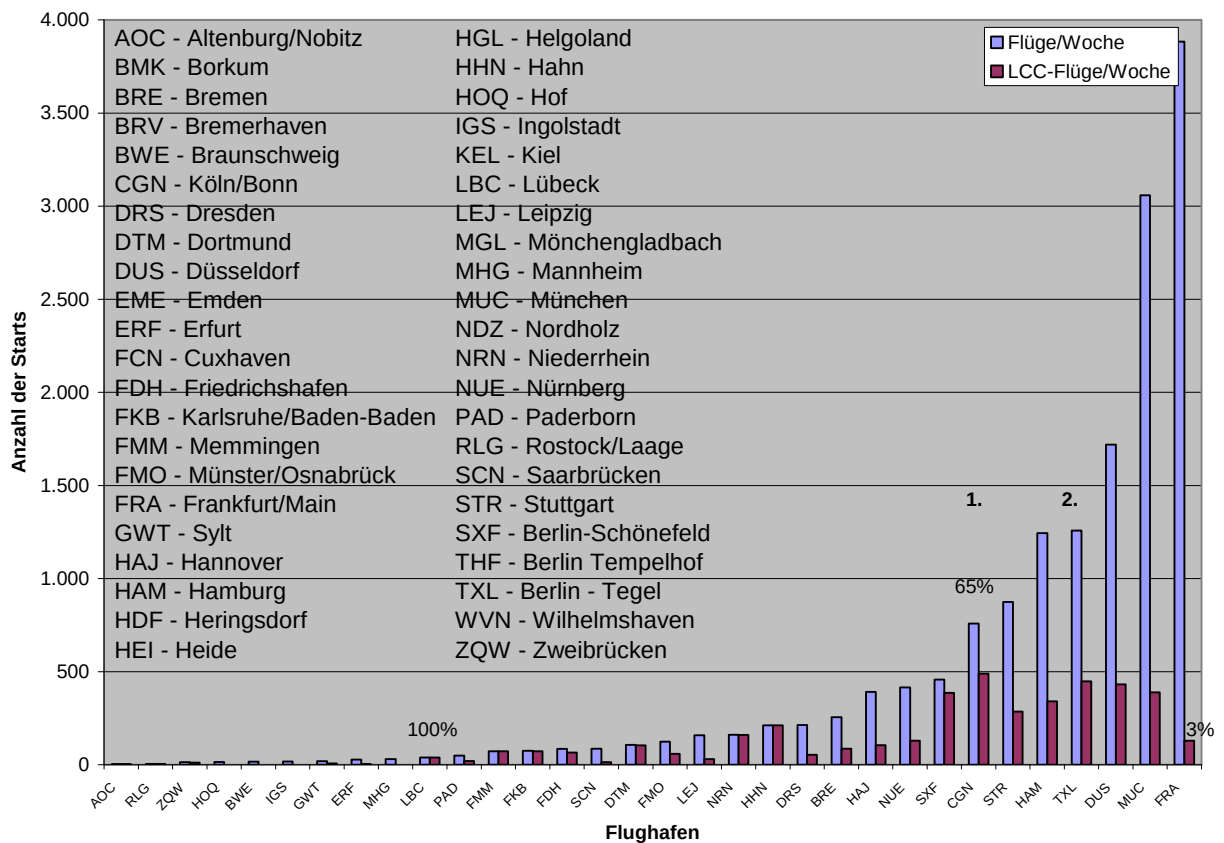


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2010

Low Cost Carrier Markt in Deutschland				
Flughafen	Passagiere 2009		Veränderung % des LCC- Verkehrs	Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC		
Berlin gesamt	20.933.602	11.061.937	-4,3	52,8
Köln/Bonn	9.709.987	6.793.096	-6,0	70,0
Düsseldorf	17.755.982	5.224.064	-3,4	29,4
München	32.628.791	5.040.402	-1,4	15,4
Stuttgart	8.896.518	3.818.473	-12,6	42,9
Hahn	3.743.281	3.734.640	-3,9	99,8
Hamburg	12.206.130	3.509.974	-9,7	28,8
Niederrhein	2.395.544	2.306.444	54,1	96,3
Frankfurt	50.615.550	1.944.351	11,5	3,8
Hannover	4.925.828	1.603.455	-13,6	32,6
Dortmund	1.711.157	1.451.493	-25,3	84,8
Nürnberg	3.939.067	1.210.512	-9,3	30,7
Bremen	2.440.085	1.055.568	5,1	43,3
Karlsruhe/Bad.-Bad.	1.078.034	836.683	-1,3	77,6
Lübeck	688.066	682.987	29,7	99,3
Dresden	1.686.691	558.551	1,1	33,1
Münster/Osnabrück	1.364.682	450.122	-14,0	33,0
Leipzig/Halle	1.865.247	396.486	0,0	21,3
Saarbrücken	405.899	203.613	73,1	50,2
Friedrichshafen	570.490	140.767	-8,2	24,7
Paderborn	959.926	83.963	-18,0	8,7
Erfurt	259.932	-	-	-
Gesamt IVF	180.780.489	52.107.581	-3,1	28,9
Memmingen		621.424	172,3	
Zweibrücken		167.413	24,4	
Altenburg-Nobitz		133.409	10,1	
Rostock *)		53.090	221,0	
Gesamt RVV		975.336	94,9	
IVF + RVV		53.082.917	-2,2	

*) ab 05/2008

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jahr 2009**

Zuwachsrate %

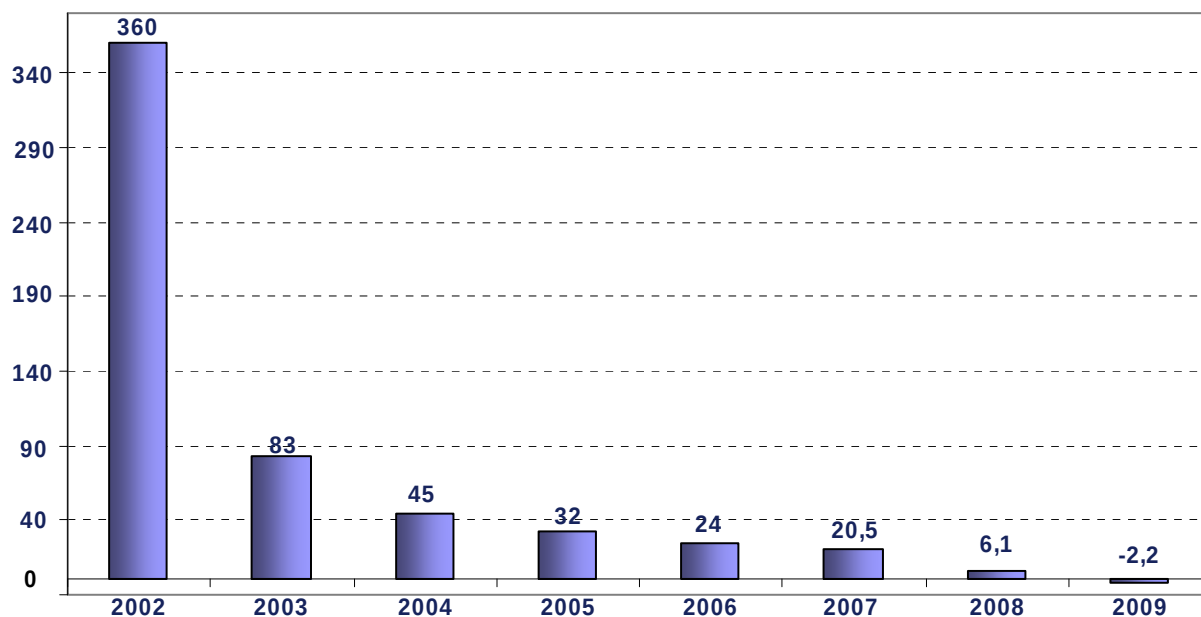


Abbildung 4: Wachstumsraten des LCC Verkehrs in Deutschland

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	LCC Passagiere im innerdeutschen Verkehr 2009	Veränderung %	Anteil LCC am innerdeutschen Originäraufkommen (angenäherte Werte)
Berlin gesamt	4.779.586	-2,0	69%
München	3.462.582	2,9	53%
Köln / Bonn	2.546.373	6,1	74%
Hamburg	1.864.288	-11,0	44%
Düsseldorf	2.007.390	-1,6	64%
Stuttgart	1.713.688	-12,1	70%
Nürnberg	580.455	-0,9	85%
Dresden	463.843	2,7	59%
Hahn	323.273	108,5	99%
Hannover	330.431	-7,8	53%
Karlsruhe/Bad.-Bad.	272.794	1,7	100%
Frankfurt	297.867	51,6	11%
Leipzig/Halle	224.306	-2,7	54%
Dortmund	202.601	-7,3	90%
Münster/Osnabrück	191.646	-11,1	53%
Niederrhein	134.081	526,6	100%
Saarbrücken	112.152	38,0	59%
Lübeck	60.014	434,9	99%
Bremen	28.109	1653,5	6%
Gesamt IVF	19.595.479	0,4	56%
Zweibrücken	120.728	-3,5	
Memmingen	310.195	102,1	
Rostock	53.090	221,0	
Altenburg-Nobitz	-	-	
Gesamt RVV	484.013	58,9	
IVF + RVV	20.079.492	1,3	

Tabelle 4: LCC Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und Anteil am Originäraufkommen im Jahr 2009

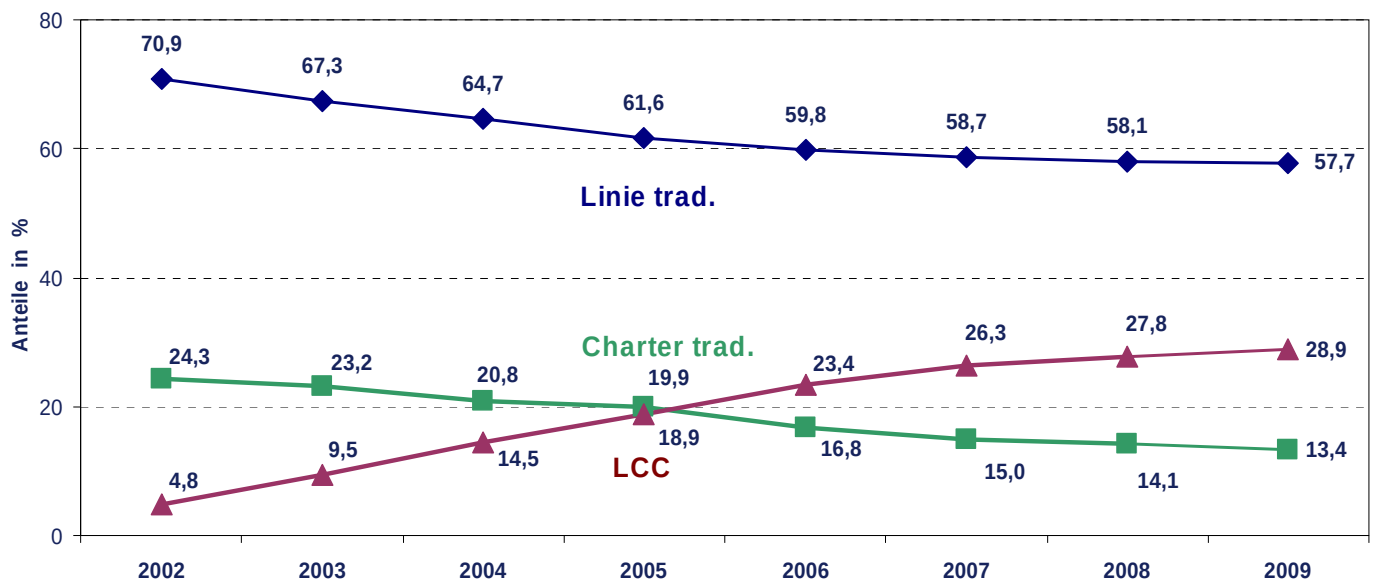


Abbildung 5: **Anteil des LCC Verkehrs am Gesamtverkehr (Internationale Verkehrsflughäfen)**

*) 2009 mit Niederrhein, Lübeck, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen, Paderborn

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	01/ 2010		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	7.656	1.446.984	1.397
2	Easyjet	5.774	913.131	659
3	Air Berlin Euro Shuttle	2.996	477.081	335
4	Flybe	2.693	198.062	240
5	Norwegian	1.776	286.343	264
6	Aer Lingus	1.307	239.599	147
7	Vueling	1.257	226.260	125
8	Germanwings	1.053	157.950	151
9	Wizz	996	179.280	272
10	Air Baltic	936	92.196	110
11	Meridiana	766	103.704	80
12	bmybaby	490	70.786	88
13	Windjet	412	66.788	54
14	Transavia	381	48.336	89
15	Blu Express	319	43.150	85
16	fly Niki	283	45.168	48
17	Blue Air	203	34.116	19
18	Sky Express	193	23.160	17
19	flybaboo	171	14.862	34
20	Jet 2	164	25.600	56
21	Volareweb	158	22.884	20
22	Air Italy	146	20.280	14
23	Intersky	120	6.480	16
24	Air Arabia Maroc	84	12.600	20
25	Transavia.France	80	14.880	20
26	flyglobespan	75	12.342	46
27	jet4you	68	11.764	16
28	Wizz Ukraine	52	9.240	16
29	Corendon	46	7.130	31
30	Transavia Denmark	46	5.864	18
31	Iceland Express	38	5.624	12
32	Air Slovakia	15	2.729	8
33	Star1 Airlines	14	2.072	4
34	AirAsiaX	7	1.680	1
35	flydubai	7	1.260	1
36	Wizz Bulgaria	6	1.080	2
37	Nasair	4	833	3
Summe		30.792	4.831.298	4.518

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 01/2010 (Angaben jeweils für eine Januarwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	01/2010		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	7.693	1.067.244	853
2	IT	4.355	711.635	561
3	DE	4.156	648.478	495
4	ES	3.861	684.142	590
5	FR	1.666	271.981	258
6	IE	1.338	250.232	148
7	NO	1.318	213.832	149
8	CH	759	114.797	97
9	NL	627	94.658	93
10	PL	578	102.153	155
11	AT	562	85.335	83
12	SE	497	84.202	79
13	LV	480	52.897	57
14	PT	409	69.641	71
15	BE	380	66.887	71
16	DK	352	55.867	56
17	RO	332	51.328	80
18	RU	304	38.726	37
19	CZ	145	24.361	36
20	HU	143	24.302	30
21	LT	142	17.055	21
22	FI	133	15.450	19
23	SK	79	14.811	19
24	GR	68	9.973	16
25	EE	64	4.818	6
26	TR	64	9.894	32
27	BG	61	10.578	18
28	UA	45	7.514	12
29	MT	42	7.743	14
30	CY	33	5.636	10
31	RS	23	3.562	13
32	HR	21	3.240	7
33	IS	19	2.812	6
34	MD	10	1.084	3
35	AZ	7	1.260	1
36	BY	7	322	1
37	GI	7	1.092	1
38	BA	4	600	2
39	SI	4	624	1
40	GE	3	382	1
41	MK	1	150	1
Summe		30.792	4.831.298	4.203

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 01/2010. (Angaben jeweils für eine Januarwoche, es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

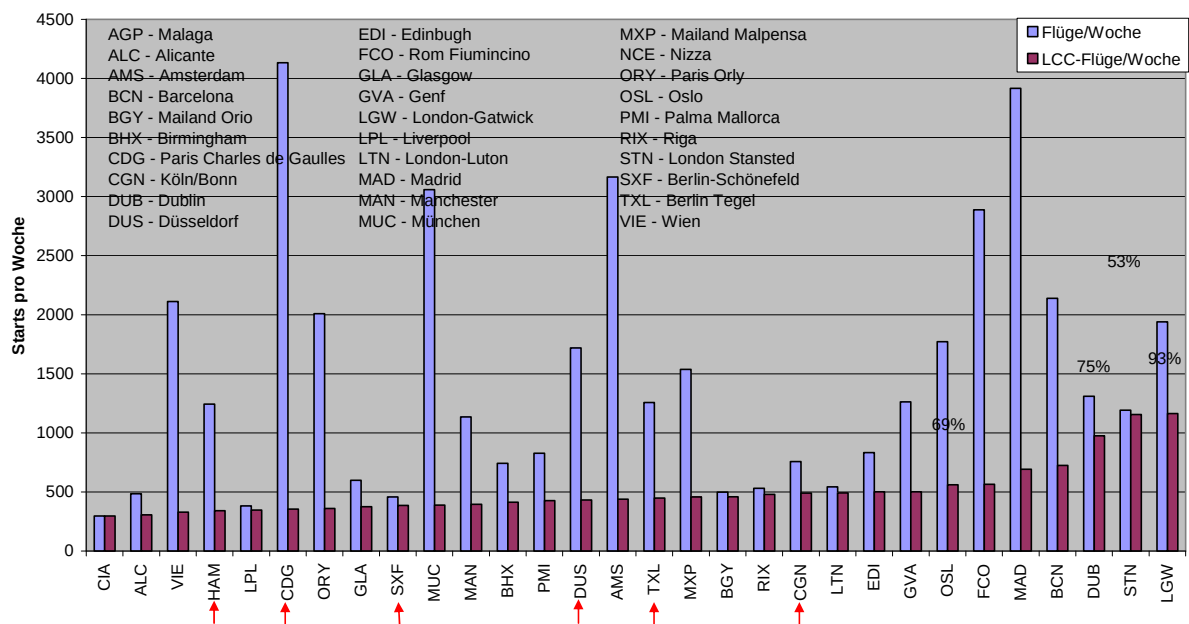


Abbildung 6: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Januar 2010

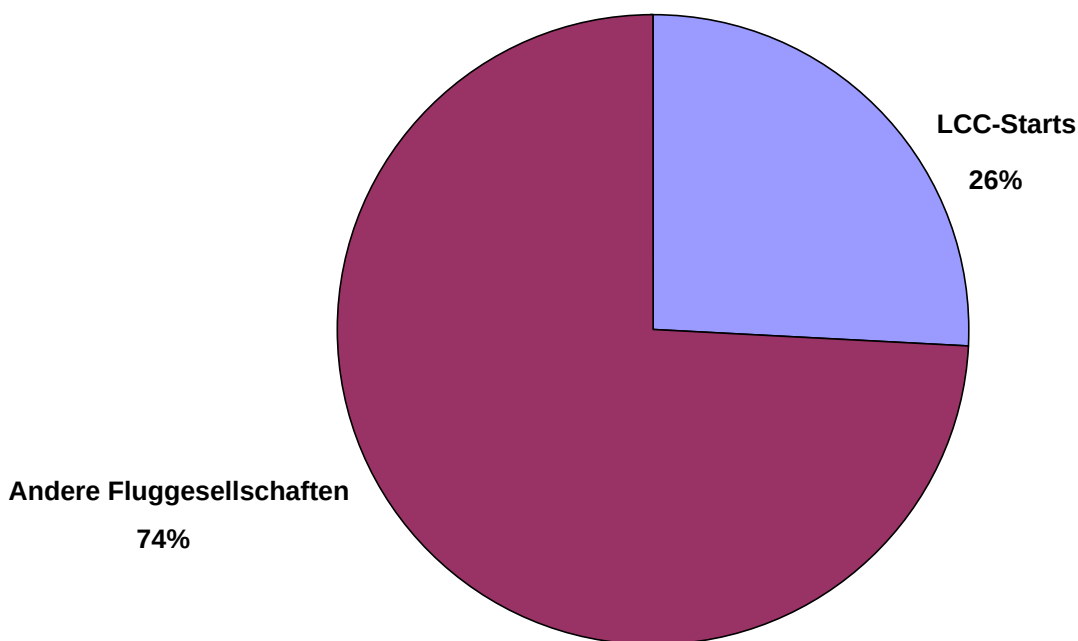


Abbildung 7: Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2010

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) 030-310-118-90
E-Mail: kuhne@adv.aero