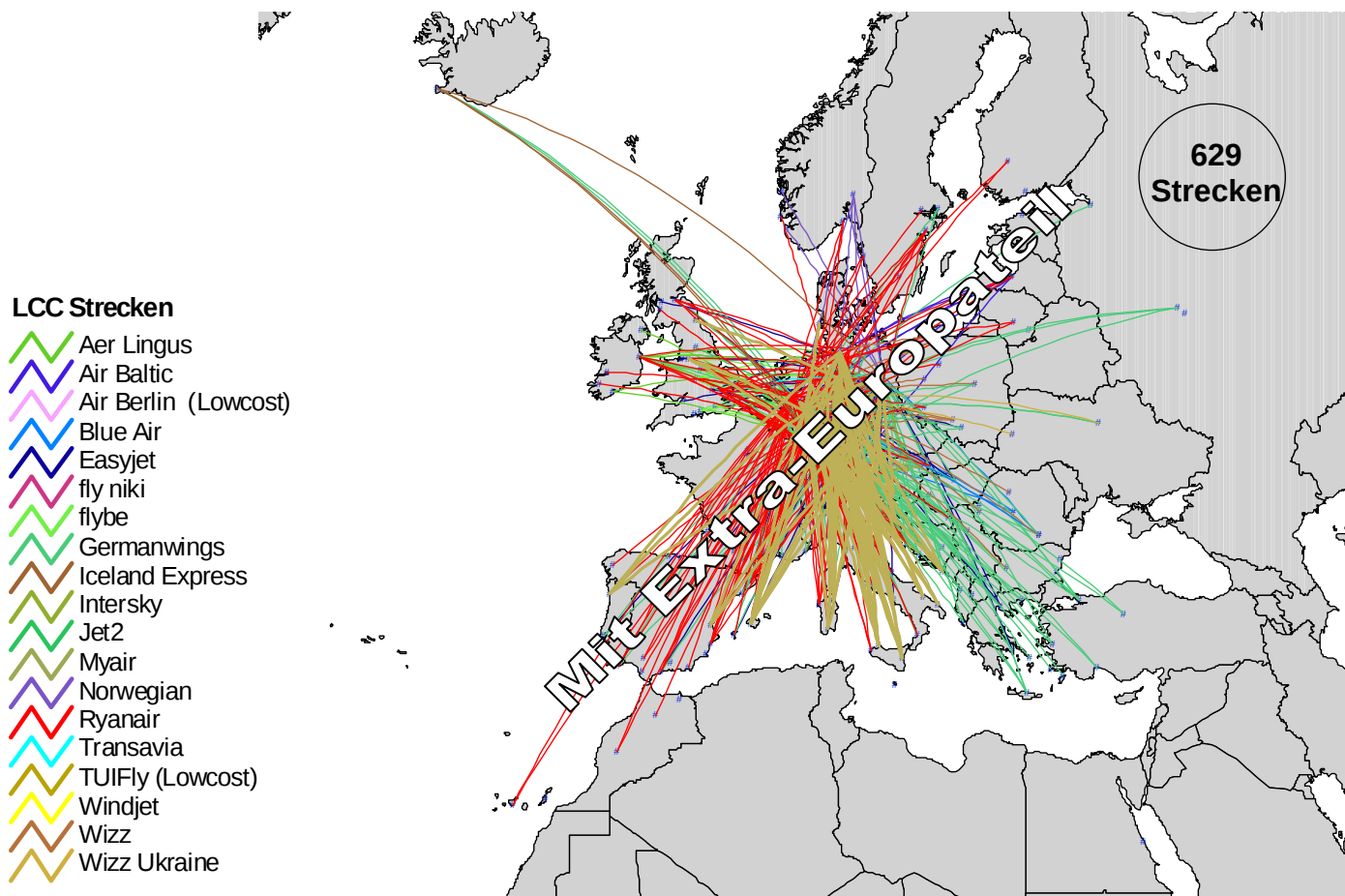


Low Cost Monitor 2/2009

- Eine gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

Herbst 2009

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2009

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 Sommerflugplan 2009. Die Passagierangaben beziehen sich auf die ersten drei Quartale 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 19 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: 35 Flugzeuge (A320: 30, A321: 5)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 29 Flugzeuge (B737: 18, F50: 11)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 99 Flugzeuge (A319/20/21: 51, B737: 48)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 168 Flugzeuge (A319: 133, A320: 20, A321: 3; B737: 12)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 67 Flugzeuge (D8: 53, E: 14)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 26 Flugzeuge (A319: 26)
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: 31 Flugzeuge (B737-300: 22, B757-200: 9)
Myair (8I) (www.myair.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A320: 2, C: 4)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A319: 2, A320: 6 A321: 2)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 44 Flugzeuge (B737: 44)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 206 Flugzeuge (B737: 206)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 27 Flugzeuge (B737: 27)
TUIfly (X3) (www.tuifly.com), Flotte: 45 Flugzeuge (B737: 45)
Windjet (IV) (www.windjet.it), Flotte: 11 Flugzeuge (A319: 4, A320: 7)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 22 Flugzeuge (A320: 22)
Wizz Ukraine (WU) (www.wizzair.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A320:2)

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

Insgesamt stagniert die Anzahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem Frühjahr. Gegenüber dem letzten Herbst hat sich die Anzahl sogar verringert. Sterling musste in Folge der Finanzkrise und der hohen Kerosinpreise im Herbst 2008 Insolvenz anmelden, ebenso wie Centralwings im Sommer 2009. Weiterhin wurde Fly Nordic von Norwegian übernommen. Corendon sowie Meridiana fliegen zur Zeit Deutschland nicht mehr an. Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder 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 ein großes Segment bzw. alle Flüge 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, 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 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. Bei TUIfly traten durch die Verschmelzung der Charterfluggesellschaft Hapag Lloyd mit dem Low Cost Carrier HLX ähnliche Probleme auf. Bisher ließen sich Low Cost Flüge auch 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 inzwischen auch auf den Italien- und Sardinien-Flügen kostenlose Menüs angeboten bei weiterhin günstigen Preisen, die für zahlreiche Flüge buchbar sind. So wurden 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. Ab diesem Winter 2009 zieht sich TUIfly nun weitgehend aus dem Low Cost Markt zurück und konzentriert sich auf den Charterverkehr. Die bisherigen LCC-Citystrecken werden überwiegend von Air Berlin übernommen. Neu eingetreten in den deutschen Markt ist eine im letzten Jahr gegründete 100%ige Tochter der Fluggesellschaft Wizz, Wizz Ukraine, die u.a. von Köln aus nach Kiew fliegt. Außerdem bieten 2009 die Gesellschaften Myair und Windjet Flüge ab Deutschland an, wovon mittlerweile aber Myair Insolvenz angemeldet hat.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften relativ konstant geblieben. Nur bei Ryanair oder Easyjet gibt es einen starken Anstieg von 50, bzw. 20 Flugzeugen gegenüber dem letzten Jahr. Germanwings dagegen reduzierte seine Flotte auf 26 Flugzeuge.

- ➔ **Ranking der Carrier** (s. Tab 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2009 ist das Low Cost Segment von Air Berlin mit 2.100 Abflügen der größte Low Cost Anbieter in Deutschland; im Vergleich zum Sommer des Vorjahres, als noch fast 2.200 Starts durchgeführt worden sind, bedeutet dies eine Abnahme um fast 4%. Während in den letzten 6 Jahren hohe jährliche Wachstumsraten in diesem Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich der Umschwung schon im Sommer letzten Jahres an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen. Im Ranking folgen Germanwings (883 Flüge) und Ryanair (791 Flüge). Hier setzt sich die Expansionspolitik von Ryanair fort, die auf hohem Niveau die Anzahl der Flüge um fast 30% gegenüber dem Vorjahr steigern konnte, während fast alle anderen großen Low Cost Carrier ihr Angebot in diesem Zeitraum reduziert haben. TUIfly, deren Angebot sich stark verringerte, liegt mit rund 550 Flügen auf dem vierten Platz. Auch bei Easyjet ist eine starke Reduzierung des Angebots festzustellen, was u.a. auf den Teilrückzug der Gesellschaft vom Flughafen Dortmund zurückzuführen ist. Obwohl Intersky erst im letzten Jahr ein weiteres Flugzeug erhalten hatte und das Angebot stark erhöhte, musste diese Gesellschaft in diesem Jahr das Flugangebot wieder reduzieren. Sie liegt mit 110 Flügen aber trotzdem noch auf Platz 6 der deutschen Low Cost Carrier, knapp vor der britischen Gesellschaft Flybe, die ihr Flugangebot im Sommer letzten Jahres schon deutlich reduzierte und dieses Jahr mit 108 Flügen knapp über dem Wert des letzten Jahres liegt. Die Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegen deutlich unter diesem Wert.
- ➔ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben größten der 19 Low Cost Carrier vereinen derzeit rund 95% des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Air Berlin entfallen rund 41% aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 17%, Ryanair mit 15% und TUIfly mit 11%. Insgesamt bedeutet dies eine starke Zunahme der Marktanteile bei Ryanair von 12% im letzten Jahr auf 16% im Jahr 2009 und einen Rückgang bei TUIfly.

Verkehrsangebote

- ➔ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 629 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind rund 10 Strecken mehr als im Sommer 2008, gleichbedeutend einem Wachstum von 2%. Somit gibt es nach ersten Streckenstilllegungen im Frühjahr wieder ein leichtes Wachstum bei der Streckenentwicklung, wenn auch die Zahl der Flüge noch rückläufig ist. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 7 Jahren fast 100 Strecken jährlich neu hinzu gekommen sind, deutete sich die Krise im letzten Sommer 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. So könnte das jetzige leichte Wachstum darauf hindeuten, dass der Low Cost Markt die Krise teilweise schon überwunden hat und einige Gesellschaften diese besser, bzw. schlechter überstanden haben. Während einige kleinere Gesellschaften aus dem Markt ausgestiegen sind, hat Ryanair mit zusätzlich 38 Strecken eine starke Netzausweitung durchgeführt, dies bedeutet ein Wachstum von über 30% gegenüber dem Vorjahr. Hierbei spielen besonders die Flughäfen Niederrhein und Berlin-Schönefeld eine Rolle, da primär

von diesen Flughäfen Netzerweiterungen von Ryanair vorgenommen wurden. Insgesamt sind bei Air Berlin aber auch bei Germanwings und Tuifly die Anzahl der angebotenen Ziele rückläufig, nur wenige Städte wie Krakau, Sarajevo oder Oslo sind neu hinzugekommen. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC). Auch Easyjet reduzierte ihr Streckennetz um fast 20%, und liegt damit noch unter den Werten von 2006.

- ➔ Nachdem in den Jahren zuvor schon Air Berlin, Tuifly und Germanwings angefangen haben, innerdeutsche Strecken einzuführen, hat im letzten Jahr auch Ryanair weitere innerdeutsche Strecken in sein Netz aufgenommen, wie z.B. Hahn-Lübeck. Besondere neue Angebotsschwerpunkte waren im letzten Jahr nicht zu erkennen, allerdings ist festzustellen, dass das Netz nach Osteuropa weiter ausgebaut wird, wie das Beispiel Wizz zeigt, die mit der Gründung einer Tochtergesellschaft damit begonnen haben, Flüge in die Ukraine anzubieten.
- ➔ Ryanair hat gegenüber dem letzten Sommer die Flughäfen Zweibrücken und Memmingen neu in das Netz aufgenommen. Während aufgrund der Nähe zu Hahn von Zweibrücken lediglich die Strecke nach London angeboten wird, werden von Memmingen gleich sieben Ziele angeboten. In Europa wurden einige Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern in die Netze aufgenommen. Wie schon mehrfach zu beobachten, werden in den Sommermonaten typische Warmwasserregionen wie Spanien oder Italien stärker beflogen.
- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist weiterhin noch sehr gering, nur auf 30 (5%) der insgesamt 629 Strecken konkurrieren zwei Anbieter und nur auf 4 Strecken 3 Fluggesellschaften. 595 Strecken und damit die überwiegende Zahl werden nur von einer Gesellschaft beflogen.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden mehr als 5.000 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Juli 2009 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 200 Flüge mehr. Die Zahl der Flüge ist somit um 3,8% zurückgegangen, während sich die Anzahl der Sitze nur um knapp 1% verringert hat und die Zahl der Strecken sogar um 2% angestiegen ist. Dies bedeutet, dass das Netz bei einer Frequenzverdünnung leicht ausgebaut worden ist und dass die durchschnittliche Flugzeuggröße zugenommen hat.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 5.124 Flügen wurden im Mittel 154 Sitze pro Flug angeboten, ein um 3% höherer Wert als im Vorjahr. Es zeigt sich, dass sich bei den Low Cost Carriern mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von rund 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 40% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt (auf rund 120 Strecken, entspr. 60 Flughafenpaaren) angeboten. Im Vergleich zum Winterflugplan 2009 hat die Zahl der innerdeutsch beflogenen Strecken noch mal zugenommen. In den Sommermonaten standen Spanien und Großbritannien mit rund 760 bzw. 520 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt, wie auch im letzten Jahr an vierter Stelle. Dabei ist sowohl nach Italien als auch nach Spanien ein starker Rückgang bei den Low Cost Angeboten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Es folgen dann an Stelle 5 und 6 Österreich und die Schweiz, ebenfalls mit einem geringeren Angebot. Irland, Frankreich und Schweden mit jeweils zwischen 85 und 100 Flügen befinden sich auf den Plätzen 7 und 9. Eine Reduzierung des Angebots zu Zielen in Polen und Griechenland und eine Erhöhung nach Kroatien, führte dazu, dass diese Länder die Plätze getauscht haben. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland derzeit Destinationen in 34 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind die Ukraine und Bosnien/Herzegowina. Nicht mehr angefliegen wurden Estland und Malta.
- ➔ **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 knapp 110 Flüge oder rund 2,5%, besonders von Air Berlin und flybe im Low Cost Verkehr durchgeführt. Köln/Bonn weist mit über 662 Starts (entspr. fast 69% des dortigen

Flugaufkommens) einen um rund 3,5% 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 553 Starts, jedoch mit einem Low Cost Anteil von etwa 40% liegt der Flughafen Berlin-Tegel. Stark zugenommen hat der Low Cost Verkehr am Flughafen Niederrhein, der sein Angebot von 99 Flügen im letzten Sommer um 80% auf 179 in diesem Jahr steigern konnte. Geringere Zuwächse gab es u.a an den Flughäfen Lübeck, Memmingen oder Zweibrücken. Deutlich rückläufig entwickelte sich der Low Cost Verkehr am Flughafen Dortmund. Dort sank die Anzahl der Low Cost Flüge um rund 80%. Dieser Verlust ist für Flughäfen mit einem hohem Low Cost Anteil besonders gravierend. Zur aktuellen Lage in Dortmund trägt auch noch bei, dass andere Fluggesellschaften wie z.B. Lufthansa ihr Angebot dort ebenfalls reduziert oder eingestellt haben. Mit einem Anteil von über 90% am Linienverkehr werden an den Flughäfen Niederrhein, Lübeck, Altenburg, Dortmund, Memmingen und Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt. Dies gilt in ähnlicher Form auch für die Flughäfen Karlsruhe/Baden Baden, 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 62 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 Herbst 2009 bedient wurden. Durch die gleich bleibende Anzahl an Strecken kann ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Analyse gewährleistet werden. Als Buchungsdatum wurde diesmal der 28. Oktober 2009 gewählt.

Die über alle Stecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2009 zwischen ca. 30 € und 66 € bei den Nettopreisen und zwischen 33 € und 97 € bei den Bruttopreisen. Der Unterschied zwischen den Brutto- und Nettopreisen liegt dabei im günstigsten Fall bei 3 € und im höchsten Fall bei 33 €. Die meisten Durchschnittspreise liegen zwischen ca. 30 € und 60 € im Falle der Nettopreise und zwischen ca. 50 € und 80 € bei den Endpreisen. 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. 65 € und 175 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag, und zwischen ca. 10 € und 55 € 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 150 € 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 Zeitraum Jan.-Sept. 2009 sind auf den 22 Internationalen Verkehrsflughäfen der ADV (Berlin als ein Standort gerechnet) sowie 4 weiteren Regionalflughäfen insgesamt 41.188.955 Ein- und Aussteiger im Segment des Low Cost Verkehrs gezählt worden. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist dies ein Rückgang von -1,2%. Wie schon seit Jahren verzeichneten die seit 2008 in der Gruppe der Internationalen Verkehrsflughäfen vertretenen Flughäfen Niederrhein, Karlsruhe/Baden-Baden, Lübeck sowie weitere Regionalflughäfen das größte Wachstum.
- ➔ Für die 23 Internationalen Verkehrsflughäfen lag der Anteil des LCC Verkehrs am gesamten örtlichen Passagieraufkommen (Ein- und Aussteiger) bei 29,6% (s. Abb. 5).

- ✈ Im innerdeutschen Verkehr wurden insgesamt 15.009.752 Passagiere im LCC Verkehr gezählt. Dies entspricht einer Zunahme von 2,2%. Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung des Umsteigeverkehrs) lag der Anteil des LCC Verkehrs bei über 55%.
- ✈ Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden 26.179.203 Passagiere gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von -3,1%. Somit blieb auch der LCC Verkehr insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr nicht von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise verschont. Des Weiteren haben Angebotsreduzierungen zu den Rückgängen beigetragen.

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: 17 Flugzeuge (A319: 12; B737: 2, B757: 2, B767:1)
Air Slovakia (GM) (www.airlovakia.sk), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 3, B757: 3)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Blue 1 (KF) (Blue1.com), Flotte: 15 Flugzeuge (Avro RJ: 7, MD90: 5; ATR: 1; S: 2)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com), Flotte: 17 Flugzeuge (B737: 17)
Brussels Airlines (SN) (www.brusselsairlines.de) Flotte: 41 Flugzeuge (A319: 4, Avro RJ: 26, B737: 11)
Corendon (CAI) (www.corendon-airlines.com) Flotte: 3 Flugzeuge (B737-300: 1, B737-400: 2)
Easyjet Switzerland (BH) (www.easyjet.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 12)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 5 Flugzeuge (D8: 3, E190: 2)
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: 22 Flugzeuge (A319: 4, MD82/83: 18)
Sky Express (XW) (www.skyexpress.ru), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)
Sky Europe (NE) (www.skyeurope.com), Flotte: 14 Flugzeuge (B737: 14)
Transavia.com France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 7 Flugzeuge (B737: 7)
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: 2 Flugzeuge (A320: 2)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit knapp 9.000 Starts in Europa im Juli 2009 (s. Tab. 5), sie hat damit die Juliwerte von 2008 mit fast 1.300 Starts übertroffen und ist so eine der wenigen Gesellschaften, die ihr Angebot trotz der Finanzkrise deutlich ausbauen konnte. Die Flüge wurden auf knapp 1.600 Strecken angeboten. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 7.346 Starts auf 792 Strecken. Mit Abstand folgen die Gesellschaften Air Berlin und flybe mit jeweils rund 3.400 Starts pro Woche. Danach gibt es eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 2.000 folgen Norwegian und Aer Lingus, Germanwings, Meridiana und Wizz. Während auch Wizz sein Angebot stark ausbaute, musste Sky Europe dagegen im August 2009 den Betrieb einstellen.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 6), das Netz dieses Landes umfasst über 1.100 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auch dies ist eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um fast 100 Strecken. Dabei sind nahezu 10.000 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgen Spanien und Italien mit jeweils rund 5.800 Flügen. Deutschland liegt auf Platz 4 mit 5.124 Flügen. Auf den Plätzen 5 bis 7 liegen Frankreich, Irland und Norwegen mit mehr als 1.000 Flügen. Von den insgesamt über 5.600 unterschiedlichen Strecken werden über 5.100 (91%) von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf rund 377 Strecken fliegen 2 und auf 51 Strecken 3 oder mehr Low Cost Carrier im Wettbewerb.

Größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen ist London-Stansted mit über 1.400 LCC Starts pro Woche im Juli 2009 (s. Abb. 6). Knapp dahinter folgt der Flughafen London-Gatwick mit 1.335 Starts. Mit über 1.000 Flügen pro Woche folgen auf den Plätzen 3-5 Dublin, Palma de Mallorca und Barcelona. Der dritte Londoner Flughafen Luton liegt mit 670 Starts, auf Platz 6. Köln liegt mit 662 Starts knapp vor Berlin Tegel mit 553 Starts auf dem 13. Platz. Insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen fast 3.500 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit Düsseldorf (Platz 18), Berlin-Schönefeld (Platz 23) und München (Platz 23) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 440 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen. Dabei ist festzustellen, dass die deutschen Flughäfen mit Low Cost Angeboten im europäischen Vergleich gegenüber dem Sommer 2008 im Ranking abgefallen sind.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt seinen Anteil auf 28% der Flüge steigern können (s. Abb. 7). 72% 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										
		07/2009			07/2008			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken	Starts	Sitze	Strecken
1	Air Berlin (Low Cost)	2.100	323.390	148	2.179	323.868	152	-3,6	-0,1	-2,6
2	Germanwings	883	126.668	132	929	133.776	138	-5,0	-5,3	-4,3
3	Ryanair	791	149.499	150	613	115.857	112	29,0	29,0	33,9
4	TUIfly (Low Cost)	557	85.792	112	657	102.660	127	-15,2	-16,4	-11,8
5	Easyjet	302	47.185	40	371	57.687	47	-18,6	-18,2	-14,9
6	Intersky	110	5.500	22	160	6.050	22	-31,3	-9,1	0,0
7	flybe	108	8.424	12	102	5.676	11	5,9	48,4	9,1
8	Aer Lingus	67	11.658	9	55	9.570	7	21,8	21,8	28,6
9	Wizz	54	9.720	12	59	10.620	12	-8,5	-8,5	0,0
10	Air Baltic	51	6.293	6	61	7.406	9	-16,4	-15,0	-33,3
11	Norwegian	32	5.023	7	39	5.864	7	-17,9	-14,3	0,0
12	fly Niki	24	3.396	2	22	3.616	2	9,1	-6,1	0,0
13	Wizz (Ukraine)	11	1.980	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
14	Blue Air	10	1.360	4	8	1.088	3	25,0	25,0	33,3
15	Jet2	10	1.480	2	10	1.480	2	0,0	0,0	0,0
16	Iceland Express	6	888	3	8	1.269	3	-25,0	-30,0	0,0
17	Transavia	4	552	1	5	745	1	-20,0	-25,9	0,0
18	Windjet	3	540	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
19	myair	1	50	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
20	Centralwings	0	0	0	5	900	2	-100,0	-100,0	-100,0
21	Corendon	0	0	0	2	300	1	-100,0	-100,0	-100,0
22	Easyjet Switzerland	0	0	0	7	1.092	1	-100,0	-100,0	-100,0
23	Meridiana	0	0	0	2	264	1	-100,0	-100,0	-100,0
24	FlyNordic	0	0	0	6	990	1	-100,0	-100,0	-100,0
25	Sterling	0	0	0	6	1.008	1	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		5.124	789.398	667	5.327	795.566	665	-3,8	-0,8	0,3

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

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

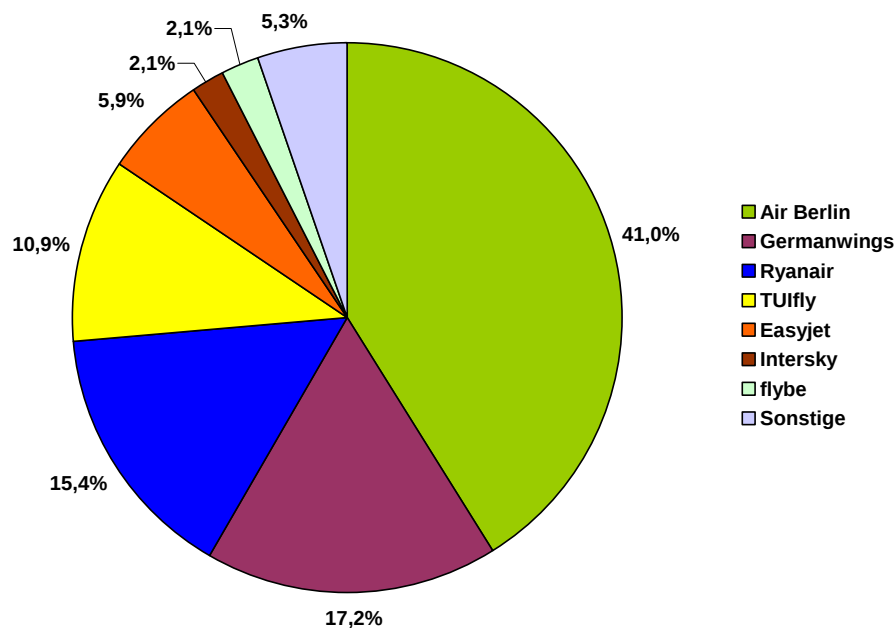


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2009)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		07/2009			07/2008			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.002	288.646	119	2.115	283.379	116	-5,3	1,9	2,6
2	Spanien	764	136.818	75	801	141.711	74	-4,6	-3,5	1,4
3	Großbritannien	518	74.387	60	498	71.022	54	4,0	4,7	11,1
4	Italien	475	77.973	108	456	74.504	101	4,2	4,7	6,9
5	Österreich	232	33.062	23	257	36.237	25	-9,7	-8,8	-8,0
6	Schweiz	122	19.008	8	133	21.290	8	-8,3	-10,7	0,0
7	Irland	97	17.448	15	100	17.940	16	-3,0	-2,7	-6,3
8	Frankreich	96	13.304	18	109	15.237	20	-11,9	-12,7	-10,0
9	Schweden	86	14.773	15	100	17.085	16	-14,0	-13,5	-6,3
10	Kroatien	84	12.034	30	72	10.132	24	16,7	18,8	25,0
11	Polen	79	13.169	19	91	15.672	19	-13,2	-16,0	0,0
12	Griechenland	76	11.682	29	92	14.212	34	-17,4	-17,8	-14,7
13	Lettland	64	8.750	9	62	8.560	9	3,2	2,2	0,0
14	Norwegen	60	10.199	12	47	7.571	9	27,7	34,7	33,3
15	Rußland	54	8.626	9	45	6.972	8	20,0	23,7	12,5
16	Portugal	45	7.294	12	50	7.779	11	-10,0	-6,2	9,1
17	Finnland	40	6.460	5	23	4.239	4	73,9	52,4	25,0
18	Ungarn	35	5.200	6	49	7.726	11	-28,6	-32,7	-45,5
19	Türkei	35	5.040	12	48	6.924	13	-27,1	-27,2	-7,7
20	Dänemark	33	5.163	3	31	4.828	3	6,5	6,9	0,0
21	Rumänien	29	4.456	9	27	4.076	7	7,4	9,3	28,6
22	Serbien	15	2.160	6	14	2.016	5	7,1	7,1	20,0
23	Ukraine	14	2.412	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
24	Bulgarien	11	1.830	4	18	2.820	7	-38,9	-35,1	-42,9
25	Marokko	10	1.890	3	9	1.701	3	11,1	11,1	0,0
26	Tschechien	9	1.386	2	14	2.100	2	-35,7	-34,0	0,0
27	Island	9	1.320	5	10	1.557	4	-10,0	-15,2	25,0
28	Belgien	6	936	1	7	1.092	1	-14,3	-14,3	0,0
29	Litauen	6	1.134	2	20	2.449	5	-70,0	-53,7	-60,0
30	Slovakei	6	1.134	2	7	1.323	1	-14,3	-14,3	100,0
31	Bosnien	5	720	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
32	Niederlande	4	552	1	5	745	1	-20,0	-25,9	0,0
33	Mazedonien	2	288	1	2	288	1	0,0	0,0	0,0
34	Albanien	1	144	1	1	144	1	0,0	0,0	0,0
35	Estland	0	0	0	7	1.092	1	-100,0	-100,0	-100,0
36	Malta	0	0	0	7	1.143	3	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		5.124	789.398	629	5.327	795.566	617	-3,8	-0,8	1,9

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

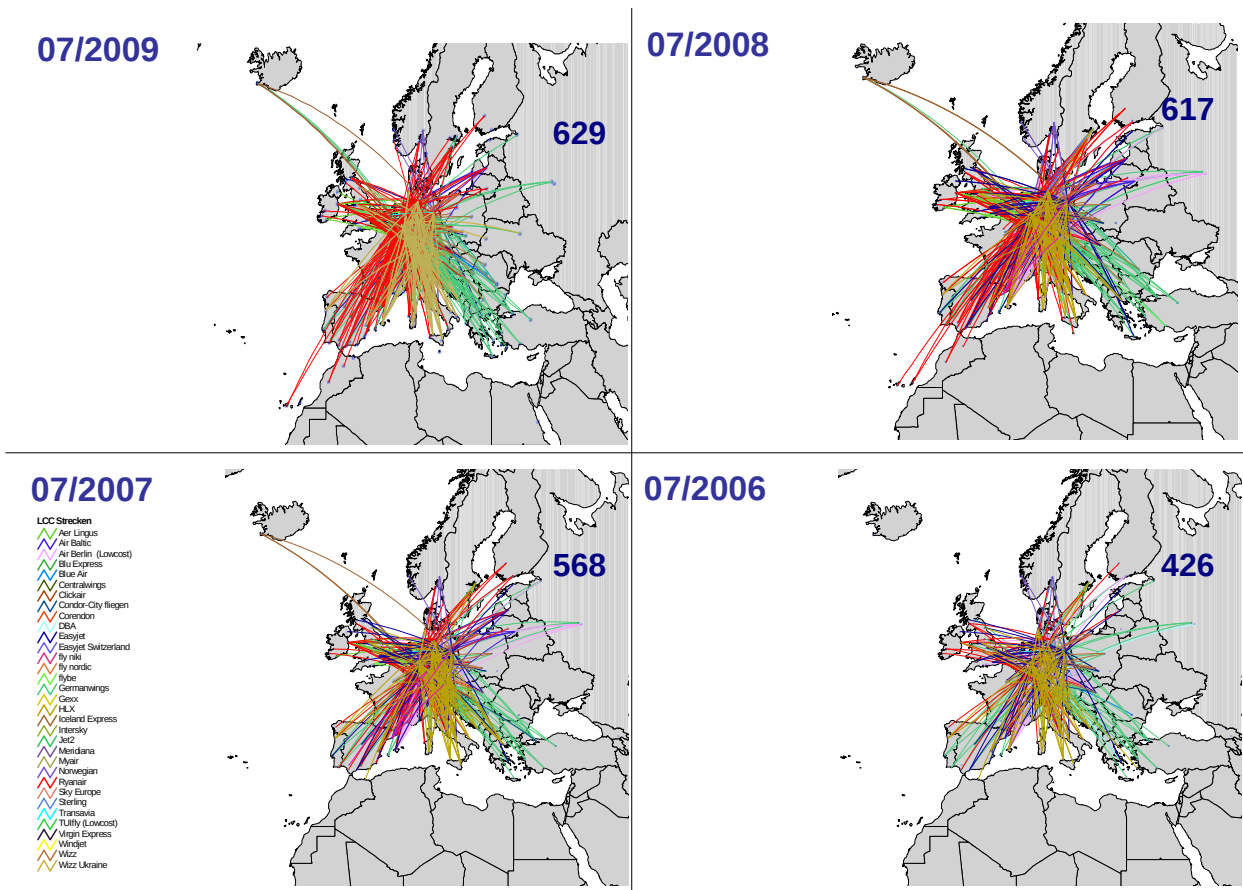


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

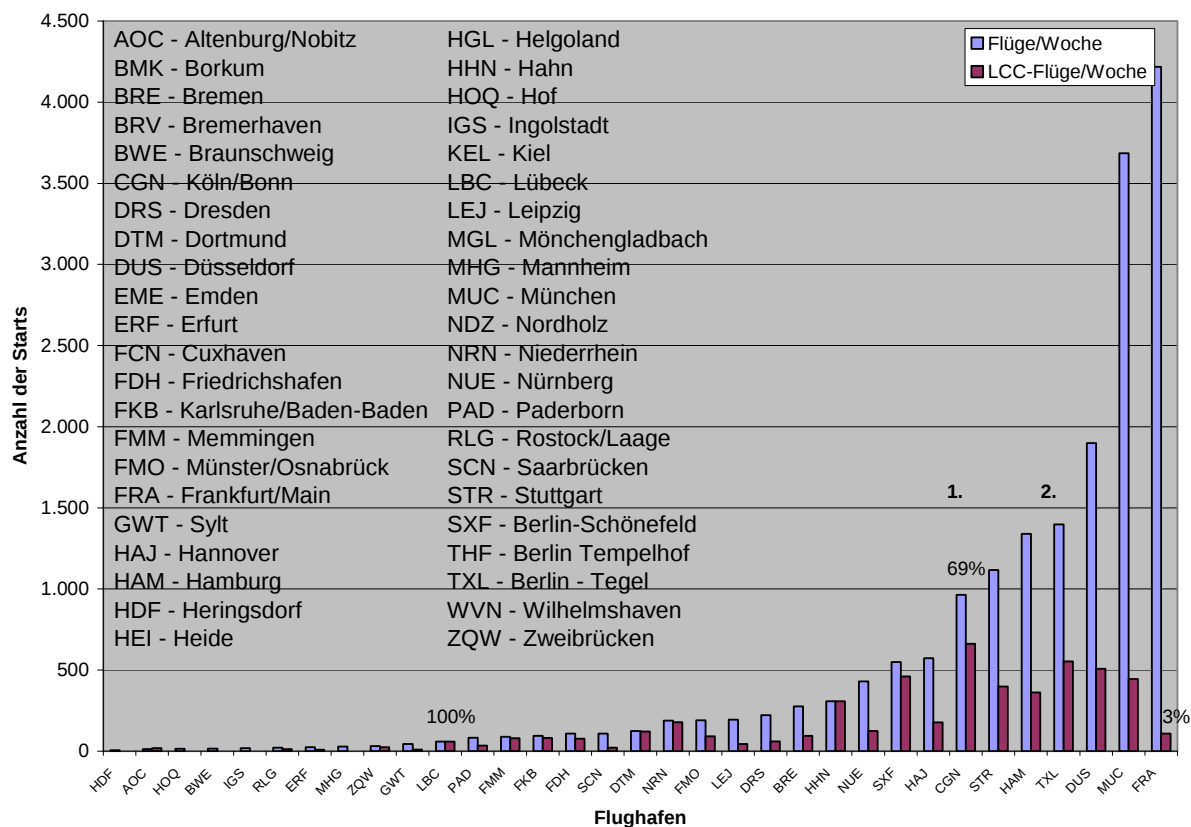


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2009

Low Cost Carrier Markt in Deutschland				
Flughafen	Passagiere Jan.-Sept. 2009		Veränderung % des LCC- Verkehrs	Anteil % LCC an gesamt
	Gesamt	LCC		
Berlin gesamt	15.634.818	8.342.797	- 4,4	53,4
Köln/Bonn	7.423.963	5.344.168	- 5,0	72,0
Düsseldorf	13.441.610	4.431.391	- 4,6	33,0
München	24.576.354	3.758.567	- 11,1	15,3
Stuttgart	6.839.760	3.015.723	- 10,9	44,1
Hahn	2.930.493	2.922.681	- 3,1	99,7
Hamburg	9.143.095	2.856.605	- 3,7	31,2
Niederrhein	1.807.340	1.735.381	+ 63,4	96,0
Frankfurt	38.321.027	1.492.437	+ 9,6	3,9
Hannover	3.785.007	1.250.686	- 14,0	33,0
Dortmund	1.320.375	1.119.555	- 29,2	84,8
Nürnberg	2.973.748	921.966	- 9,9	31,0
Bremen	1.827.061	778.868	+ 2,0	42,6
Karlsruhe/Bad.-Bad.	814.839	623.556	+ 90,3	76,5
Lübeck	532.593	528.275	+ 32,9	99,2
Dresden	1.269.023	421.067	+ 3,2	33,2
Münster/Osnabrück	1.058.803	346.366	- 14,2	32,7
Leipzig/Halle	1.443.067	310.665	+ 1,4	21,5
Saarbrücken	313.399	155.783	+ 59,4	49,7
Friedrichshafen	451.878	118.466	- 6,4	26,2
Paderborn	761.621	63.345	- 24,3	8,3
Erfurt	202.815	-	-	0,0
Gesamt IVF	136.872.689	40.538.348	- 1,8	29,6
Memmingen		412.535	+ 132,2	
Zweibrücken		89.946	- 7,0	
Altenburg-Nobitz		111.134	+ 6,1	
Rostock *)		36.992	+ 91,9	
Gesamt RVV		650.607	+ 63,3	
IVF + RVV		41.188.955	- 1,2	

*) ab 05/2008

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im Jan.-Sept. 2009**

Zuwachsrate %

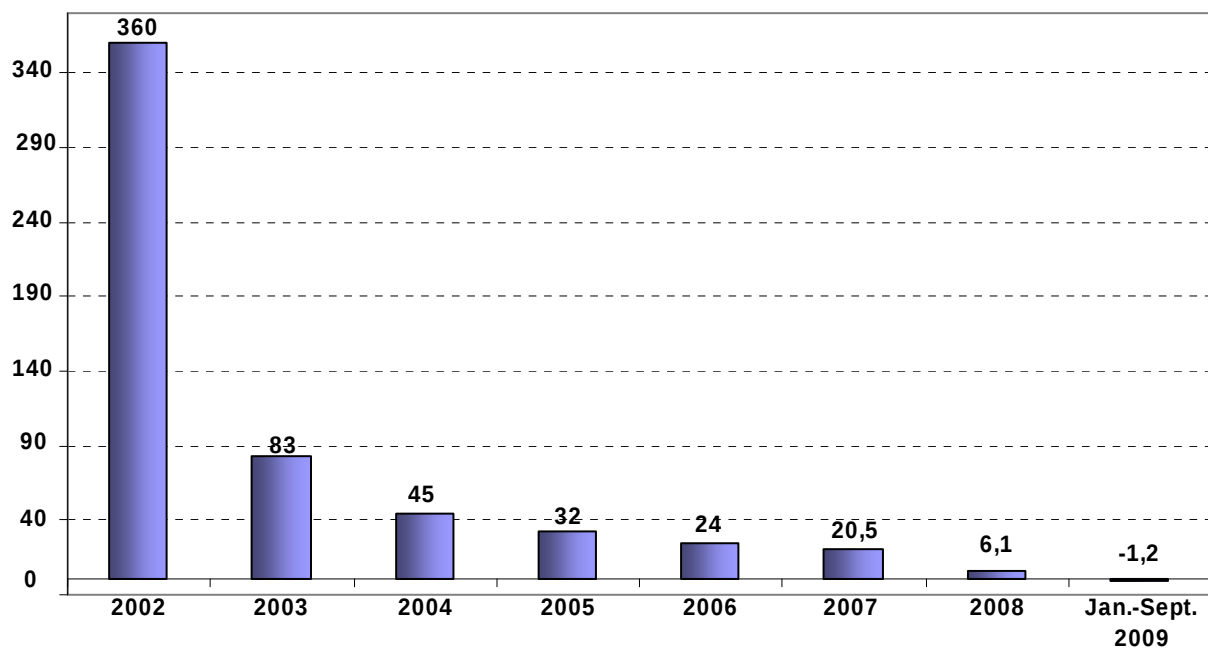


Abbildung 4: Wachstumsraten des LCC Verkehrs in Deutschland

Low Cost Carrier Markt in Deutschland		
Flughafen	LCC Passagiere im innerdeutschen Verkehr Jan.-Sept. 2009	Veränderung %
Berlin gesamt	3.558.234	- 0,6
München	2.550.605	- 6,1
Köln / Bonn	1.915.730	+ 10,9
Hamburg	1.537.441	- 1,7
Düsseldorf	1.474.968	+ 2,8
Stuttgart	1.296.682	- 10,7
Nürnberg	427.224	+ 0,6
Dresden	342.997	+ 3,7
Hahn	245.328	+ 196,2
Hannover	242.309	- 9,8
Karlsruhe/Bad.-Bad.	195.404	+ 93,8
Frankfurt	192.579	+ 59,4
Leipzig/Halle	169.388	- 1,3
Dortmund	156.605	- 3,9
Münster/Osnabrück	142.110	- 11,9
Niederrhein	95.690	> 100
Saarbrücken	83.625	+ 24,5
Lübeck	48.317	> 100
Bremen	0	- 100
Gesamt IVF	14.675.236	+ 1,5
Zweibrücken	89.946	- 7,0
Memmingen	207.578	+ 76,9
Rostock	36.992	+ 91,9
Altenburg-Nobitz	-	-
Gesamt RVV	334.516	+ 43,3
IVF + RVV	15.009.752	+ 2,2

Tabelle 4: LCC Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen und Anteil am Originäraufkommen im Jan.-Sept. 2009

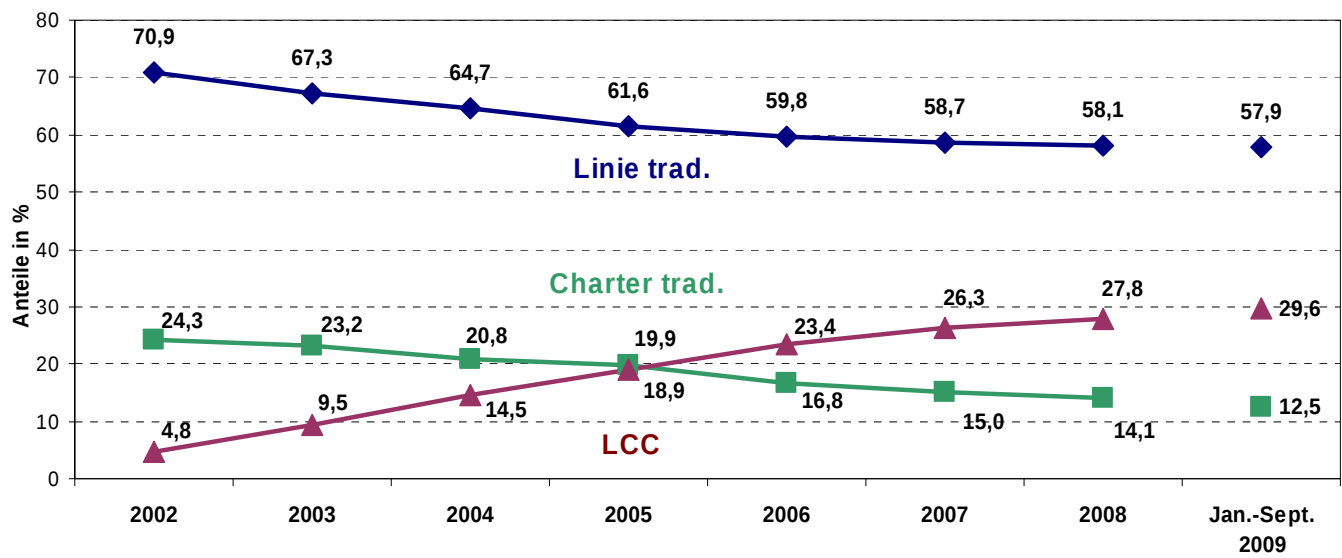


Abbildung 5: Anteil des LCC Verkehrs am Gesamtverkehr (Internationale Verkehrsflughäfen)

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

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/ 2009		
		Starts	Sitze	Strecken
1	Ryanair	8.920	1.685.880	1.595
2	Easyjet	7.346	1.152.659	792
3	Air Berlin (Low Cost)	3.408	541.242	331
4	Flybe	3.398	255.314	350
5	Norwegian	1.740	276.936	330
6	Aer Lingus	1.527	286.341	185
7	Germanwings	1.342	192.324	238
8	Meridiana	1.160	150.736	98
9	Wizz	1.068	192.240	264
10	Air Baltic	985	98.673	123
11	Vueling	967	174.060	108
12	TUIfly (Low Cost)	912	141.960	197
13	Clickair	887	159.600	108
14	bmybaby	712	103.302	102
15	Jet 2	696	118.060	184
16	Transavia	622	95.724	172
17	Sky Europe	465	69.285	110
18	Windjet	455	81.900	80
19	Brussels Airlines	411	56.197	26
20	Myair.com	400	37.804	93
21	fly Niki	386	62.956	85
22	Blu Express	266	36.176	80
23	Blue 1	247	26.816	36
24	flyglobespan	199	34.748	80
25	Blue Air	188	31.912	24
26	Sky Express	184	22.080	15
27	Volareweb	173	27.025	19
28	flybaboo	163	14.102	33
29	Volareweb	153	21.126	23
30	Intersky	150	7.500	38
31	Transavia.France	113	21.018	25
32	Corendon	110	17.720	61
33	Iceland Express	85	12.580	37
34	Wizz Ukraine	84	15.120	18
35	jet4you	82	14.186	16
36	Air Slovakia	15	2.729	8
37	Wizz Bulgaria	8	1.440	2
Summe		40.027	6.239.471	6.086

Tabelle 5: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2009 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	07/2009		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	GB	9.963	1.398.374	1.114
2	ES	5.892	1.028.513	727
3	IT	5.727	906.775	780
4	DE	5.124	789.398	629
5	FR	2.367	375.777	376
6	IE	1.596	303.132	193
7	NO	1.133	180.316	170
8	CH	748	111.463	117
9	NL	724	113.556	120
10	PT	641	106.949	93
11	PL	617	108.409	164
12	BE	596	96.115	81
13	AT	564	85.028	97
14	SE	542	89.199	102
15	LV	540	60.964	73
16	DK	386	60.199	55
17	RO	361	55.839	88
18	GR	358	59.002	138
19	RU	286	36.139	36
20	FI	282	31.360	37
21	CZ	260	42.129	48
22	HR	210	32.445	82
23	TR	180	29.289	63
24	HU	175	29.131	38
25	SK	132	22.028	33
26	LT	126	13.606	15
27	BG	108	17.942	34
28	UA	79	13.430	16
29	EE	68	4.837	6
30	MT	58	10.522	16
31	CY	48	8.424	15
32	IS	47	7.006	22
33	RS	26	3.859	11
34	GI	12	1.872	1
35	MD	11	1.130	3
36	SI	10	1.560	1
37	BA	9	1.394	4
38	BY	7	322	1
39	GE	5	714	1
40	MK	4	584	2
41	AM	2	298	1
42	AZ	2	298	1
43	AL	1	144	1
Summe		40.027	6.239.471	5.605

Tabelle 6: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2009. (Angaben jeweils für eine Juliwoche, es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

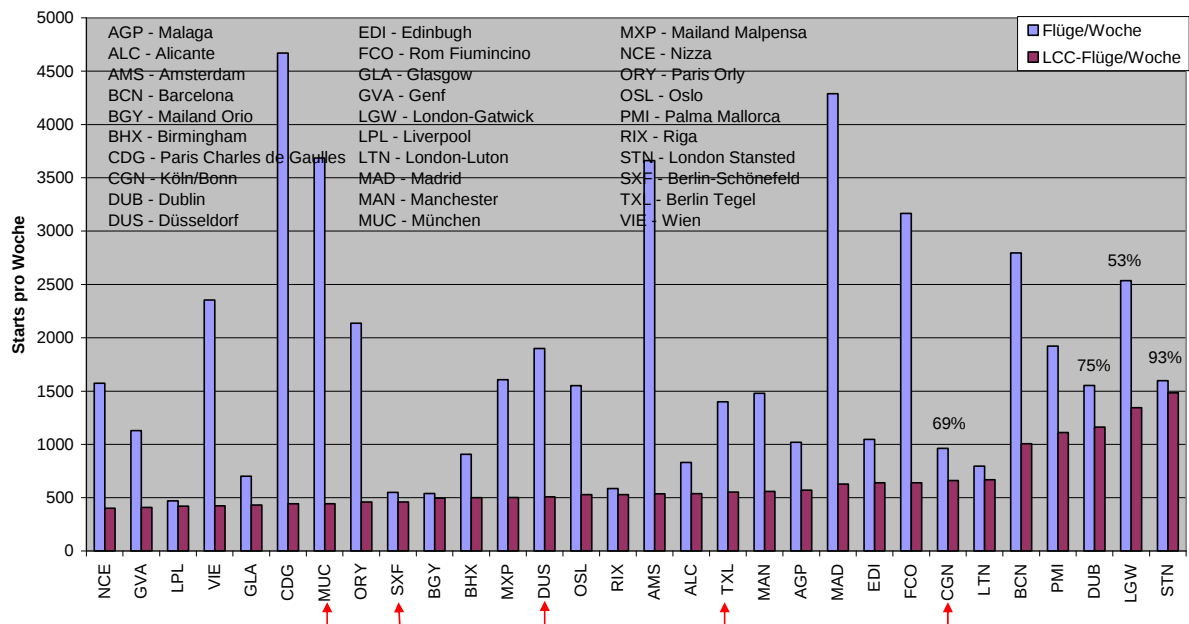


Abbildung 6: Die größten LCC Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Juli 2009

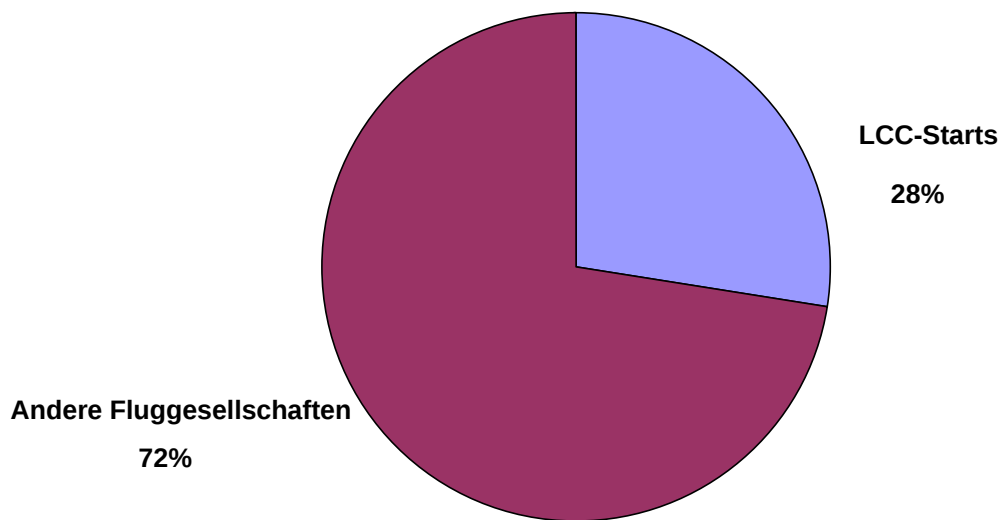


Abbildung 7: Anteile der LCC am europäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2009

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