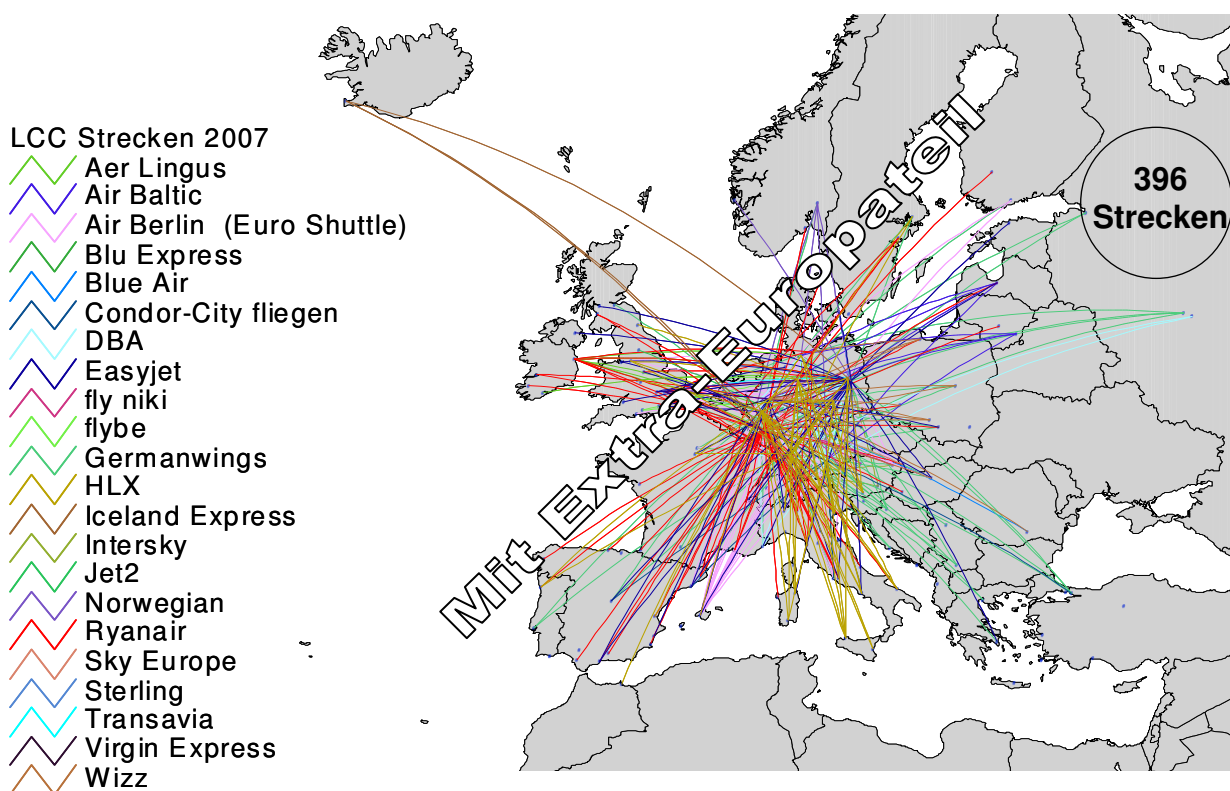


Low Cost Monitor 1/2007

- Eine gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

April 2007

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 2006/2007

Innerhalb des gesamten deutschen Luftverkehrsmarktes gewinnt der Low Cost Carrier Sektor weiter an Bedeutung:

Nach rund 5 Jahre Jahren des Bestehens dieses Marktes in Deutschland setzt sich sein rasanter Anstieg, wenn auch teilweise in leicht abgeschwächter Form, im Jahr 2007 fort. Der gemeinsam von der ADV und dem DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale der Low Cost Carrier (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 2007. Die Passagierangaben beziehen sich auf die Jahresergebnisse 2006.

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. Die Verfasser des Monitors klassifizieren derzeit 24 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines als Low Cost Carrier. Dies sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 56 Flugzeuge (Fokker 100, A320, B737)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737-300/500)
Blu-Express (BV) (blu-express.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737-400)
DBA (DI) (www.flydba.com), Flotte: 29 Flugzeuge (Fokker 100, B 737)
Condor-City fliegen (DE) (www.Condor.de), Flotte: ges. 36 Flugzeuge, davon 14 (A320)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 122 Flugzeuge (A319, B737)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 27 Flugzeuge (A319, A320)
Hapag Lloyd Express (X3) (www.hlx.com), Flotte: 18 Flugzeuge (Fokker 100, B737)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 3 Flugzeuge (Dash-8)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 26 Flugzeuge (B737-300, B757-200)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 19 Flugzeuge (B737)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 120 Flugzeuge (B737)
Sky Europe (NE) (www.skyeurope.com), Flotte: 18 Flugzeuge (B737)
Sterling (NB) (www.sterling.dk), Flotte: 29 Flugzeuge (B737-500/700/800)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 27 Flugzeuge (B737)
Virgin Express (TV) (www.virginexpress.com), Flotte: 10 Flugzeuge (B737)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320)
Iceland Express (FHE)(www.icelandexpress.com), Flotte: 3 Flugzeuge (MD90)
Fly Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 6 Flugzeuge (A320/A321)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 17 Flugzeuge (B737, Fokker 50)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 41 Flugzeuge (Dash8/Embraer 195)
Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 28 Flugzeuge (A320/A321)
Air Slovakia (GM) (www.airslovakia.sk), Flotte: 3 Flugzeuge (B737/757)
Corendon (7H) (www.corendon.com) Flotte: 4 Flugzeuge (B737)

Insgesamt hat die Zahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt auch weiterhin zugenommen. Neu hinzugekommen sind Angebote von Aer Lingus, Air Baltic, Flybe und Niki. Dagegen bedienen die polnische Fluggesellschaft Centralwings und die skandinavische Fluggesellschaft Fly Nordic den deutschen Markt nicht mehr. Gegenüber dem Winterflugplan des letzten Jahres hat sich auch die italienische Gesellschaft Windjet aus dem deutschen Markt zurückgezogen. Einige Carrier haben ihre Flotten erheblich verstärkt, so haben besonders Ryanair und Easyjet ihre Flotten seit Sommer 2006 um jeweils 13 Flugzeuge auf 120 bzw. 122 ausgebaut. Im Sommer 2006 wurde die Fluggesellschaft DBA von Air Berlin übernommen, das umfangreiche innerdeutsche Streckennetz

der DBA ergänzt dabei gut die auf europäische Städte fokussierten Routen von Air Berlin Euro Shuttle. Im Winterflugplan 2006/2007 sind die Strecken der DBA noch unter eigener Flugnummer ausgewiesen, so dass in den Analysen des Flugangebots von Januar diese Strecken weiterhin separat betrachtet werden können. Erst mit dem Sommerflugplan 2007 soll es einen gemeinsamen Flugplan geben. Eine andere Besonderheit stellt der Zusammenschluss der beiden Fluggesellschaften Hapag Lloyd Flug und Hapag Lloyd Express unter der Dachmarke Tuifly.com dar. Hier verschmelzen ein typischer Chartercarrier mit einem aufstrebenden Low Cost Carrier aus gleichem Hause. So wird es künftig schwierig sein, das Low Cost Segment hier eindeutig zu identifizieren. Für die Auswertung in diesem LCC-Monitor ist jedoch noch eine klare Trennung anhand der Flugnummer möglich.

Die Fluggesellschaften Corendon und Air Slovakia konnten mangels verfügbarer Daten nicht in die Angebotsbetrachtung aufgenommen werden, sind jedoch bei der Analyse der Nachfrage berücksichtigt. Das gesamte Angebotsbild wird durch die Nichtberücksichtigung kaum verfälscht, da der Marktanteil 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 2007 ist die DBA mit 950 Bewegungen auch weiterhin der größte Low Cost Anbieter in Deutschland, im Vergleich zum Vorjahreswert hat die DBA jedoch nach langer Zeit des Wachstums ihr Flugangebot um 12% verringert. Im Ranking folgen Germanwings (744 Flüge), Air Berlin (444 Flüge), HLX (437 Flüge) und Ryanair (431 Flüge). Während die Flugangebote von Air Berlin Euro Shuttle und Germanwings nur relativ moderat um rund 8% angestiegen sind, gab es bei HLX ein Wachstum von über 21% und bei Ryanair sogar von 33%, das im Wesentlichen auf die Einführung neuer Strecken zurückzuführen ist. Im Gegensatz dazu stagnierte das Flugangebot von Easyjet mit 324 Starts pro Woche auf Vorjahresniveau. Neu in den Monitor aufgenommen wurden, neben einigen kleineren ausländischen Low Cost Fluggesellschaften, die irische Fluggesellschaft Aer Lingus, die sich von einem Netzwerkcarrier zu einem Low Cost Anbieter gewandelt hat, aber immer noch Mitglied der Oneworld-Allianz um British Airways und American Airlines ist. Im Rahmen dieser Wandlung ist Aer Lingus für den ebenfalls in Irland beheimateten Low Cost Carrier Ryanair interessant geworden, der diese Gesellschaft aufkaufen wollte. Lediglich der Einfluss der irischen Regierung, die Anteilseigner von Aer Lingus ist, verhinderte bisher eine solche Übernahme.
- ➔ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sechs größten Low Cost Carrier vereinen immer noch rund 90% des deutschen Marktes in sich. Dabei treten immer mehr kleinere Gesellschaften in den Markt, die bisherige Nischen für sich entdecken. Allein auf die DBA entfällt etwa ein Viertel aller Flüge, gefolgt im Ranking der Marktanteile von Germanwings (20%). Während Air Berlin seinen Marktanteil von 12% gegenüber dem Winterflugplan letzten Jahren beibehalten konnte, gab es einen leichten Anstieg bei HLX von 11% auf ebenfalls 12%. Auch Ryanair konnte sein Flugangebot steigern und verfügt nun ebenfalls über 12% Marktanteil. Während der Anteil von Easyjet nahezu konstant geblieben ist, stieg der Anteil der sonstigen Gesellschaften von 5% im Winterflugplan des letzten Jahres auf 7% im Sommerflugplan 2006 und mittlerweile auf 10% im aktuellen Flugplan.

Verkehrsangebote

- ➔ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 396 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 73 Strecken mehr als im Winter 2006, gleichbedeutend einer Zunahme von 23%. Hierbei ist es wichtig, den aktuellen Winterflugplan mit dem korrespondierenden Winterflugplan des letzten Jahres zu vergleichen, da es in den Sommermonaten typische Warmwasserziele gibt, die in den Wintermonaten nicht angeboten werden. Die stärkste Netzerweiterung hat Ryanair mit zusätzlich 21 Strecken durchgeführt. Auch HLX hat mit einer Aufnahme von 18 neuen Strecken überproportional das Netz vergrößert. Germanwings hingegen reduzierte sein Streckenangebot um 5% nachdem es dieses in den letzten Jahren stark ausgebaut hatte. Während Ryanair das Angebot besonders an den bestehenden Flughäfen ins Ausland aufbaut, aber auch mit dem Flughafen Niederrhein ab Juni 2007 eine weitere Basis schafft und mit Bremen ab April 2007 eine zusätzliche Basis auf einem internationalen Verkehrsflughafen etablieren wird, hat Germanwings mit Zweibrücken auch einen neuen innerdeutschen Regionalflughafen in das Netz mit aufgenommen. Im Sommerflugplan 2006 will HLX bzw. Tuifly.com mit der Aufnahme von Flügen zum neu eröffneten Flughafen Memmingen im Allgäu folgen. In Europa wurden insbesondere Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern in die Netze aufgenommen, aber auch Dänemark wird verstärkt angeflogen.

- ➔ **Wettbewerb** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist immer noch verhältnismäßig gering, nur auf 17 der insgesamt 396 Strecken konkurrieren zwei Anbieter.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt rund 3.700 Flüge wurden von den Low Cost Carriern in einer Woche im Januar 2007 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es ca. 3.343 Flüge. Die Zahl der Flüge hat damit wesentlich geringer (um 11%) zugenommen als die Zahl der Strecken (um 22%). Somit war die Angebotserweiterung im Wesentlichen durch eine Netzvergrößerung gekennzeichnet.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 3.697 Flügen wurden im Mittel 146 Sitze pro Flug angeboten, ein etwas höherer Wert als im Vorjahr. Diese Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über den Angeboten des traditionellen europäischen Linienverkehrs.
- ➔ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich der hohe Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: Rund 45% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt (auf 72 Strecken, entspr. 36 Flughafenpaaren) angeboten. Im Vergleich zum Winterflugplan 2006 ist die Zahl der beflogenen Strecken um 5% zurückgegangen. In den Wintermonaten standen Großbritannien und Italien mit 430 bzw. 318 Flügen im Ranking ebenso wie im letzten Jahr an zweiter und dritter Stelle. Es folgen dann - ebenso wie im Jahr 2006 - Spanien, Österreich, Frankreich und die Schweiz. Durch das verstärkte Angebot von Ryanair liegt Irland mit 95 Flügen auf dem 8. Platz vor Polen und Schweden. Bis auf das Zielgebiet Schweiz hat sich die Anzahl der Strecken in die oben genannten Zielgebiete jeweils um 5 bis 6 neue Verbindungen erhöht. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland mittlerweile Destinationen in 30 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind Island, Litauen und Rumänien. Nicht mehr angeflogen werden Ziele in Slowenien.
- ➔ **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. Jedoch hat sich das Angebot von rund 25 Flügen pro Woche im Winter 2006 auf ca. 50 LCC-Flüge im Jahr 2007 nahezu verdoppelt, insbesondere durch Air Berlin Euro Shuttle Flüge und durch Flüge der in Kooperation stehenden österreichischen Fluggesellschaft Niki und der DBA. Köln/Bonn weist mit 513 Starts (entspr. 61% des dortigen Flugaufkommens) mit weitem Abstand immer noch die größte Anzahl an LCC-Flügen in Deutschland aus, jedoch betrug das Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur noch 3,4%. Demgegenüber nahm am Flughafen München das Wachstum des Low Cost Carrier Angebotes mit 20% überproportional zu und lag im Januar bei 442 Starts/Woche, das entspricht rund 13% des dortigen Gesamtangebotes. Besonders starkes Wachstum verzeichnete das Low Cost Carrier Segment am Flughafen Leipzig. Hier stieg der Anteil der Flugangebote von 14% im Jahr 2006 auf 31%, absolut von 26 auf 65 Starts pro Woche im Jahr 2007. Einige Regionalflughäfen wie z.B. Lübeck oder Niederrhein sind ausschließlich durch den Low Cost Verkehr geprägt. Hier besteht eine starke Abhängigkeit von nur einer Fluggesellschaft. Das gilt auch für den internationalen Verkehrsflughafen Hahn mit über 3,5 Mio. Fluggästen. Hier stellt Ryanair über 96% des Flugangebotes, neben einigen Flügen von Wizz und Iceland Express.

Flugpreise

- ➔ **Durchschnittspreise** (s. Tab. 3): Die Durchschnittspreise der sechs bedeutendsten Low Cost Anbieter auf dem deutschen Markt variierten im Frühjahr 2007 zwischen ca. 17 € für einen einfachen Flug auf den Strecken von Ryanair und ca. 77 € 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 2007 im Vergleich zu 2006 bei allen Gesellschaften deutlich gefallen. Dafür haben aber alle Gesellschaften bis auf Easyjet und Ryanair einen zusätzlichen Treibstoffzuschlag eingeführt, 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 am deutlichsten gefallen sind. Allerdings werden bei Ryanair durch bestimmte Dienstleistungen zusätzliche Einnahmen erzielt, da z.B. das Mitführen von Gepäckstücken (außer Handgepäck) seit kurzem kostenpflichtig ist.

Dadurch, dass der Reisende seine Bordkarte am heimischen Computer ausdrucken kann, werden weitere Einsparungen beim Check-in erzielt, ein Verfahren, das teilweise auch schon bei anderen Low Cost Carriern wie z.B. bei HLX Anwendung findet.

- **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: Soll die Flugreise erst in 3 Monaten stattfinden, so ist der Preis typischerweise nur ein Viertel dessen, was eine Flugreise kostet, die am folgenden Tag angetreten wird. 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.

Europamarkt

Mit diesem Monitor soll der Blick auch auf den europäischen Markt ausgedehnt 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 Liniencarriern, 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:

Vueling (VY) (www.vueling.com) Flotte: 16 Flugzeuge (A320)
Volare (VA) (www.volareweb.com) Flotte: 4 Flugzeuge (A320)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com) Flotte: 21 Flugzeuge (A320, MD82/83)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com) Flotte: 19 Flugzeuge (B737)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com) Flotte: 2 Flugzeuge (Dash 8)
Centralwings (C0) (www.centralwings.com) Flotte: 5 Flugzeuge (B737)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit über 5.500 Starts in Europa im Januar 2007. Die Flüge wurden auf 754 Strecken angeboten (s. Tab. 4). Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 4.510 Starts auf 395 Strecken. Mit weitem Abstand folgen die Gesellschaften Flybe, Air Berlin-Euro Shuttle, Aer Lingus und Germanwings, die jeweils mehr als 1.000 Starts in einer Januarwoche angeboten haben.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt Großbritannien (s. Tab. 5). In dieses Zielland gibt es 665 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Dabei sind mehr als 7.100 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgt Deutschland an zweiter Stelle mit 396 Strecken und 3.697 Flügen. Auf den Plätzen 3 und 4 liegen Italien und Spanien mit jeweils über 2.000 Flügen und auf den Plätzen 5 und 6 Irland und Frankreich mit jeweils über 1.000 Flügen.

Größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen ist London-Stansted mit über 1.500 Starts pro Woche im Januar 2007 (s. Abb. 5). Danach folgt der Flughafen Dublin mit rund 1.000 Starts. Mit weitem Abstand schließen dann die Flughäfen London-Gatwick, London-Luton, Amsterdam und Köln mit jeweils mehr als 500 Starts von Low Cost Carriern pro Woche an. Hierauf folgen eine ganze Reihe von Flughäfen mit einer Anzahl von 250-500 Starts pro Woche, darunter auch die deutschen Flughäfen mit München auf Rang 8, Berlin-Tegel auf Platz 10 und Berlin-Schönefeld auf Rang 11. Düsseldorf liegt auf Rang 21, Stuttgart auf Rang 23 und Hahn auf Platz 28.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt mittlerweile einen Anteil von 19% der Flüge (s. Abb. 6). 81% 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.

Passagiernachfrage

- ➔ Im Gesamtjahr 2006 nutzen auf den 19 internationalen Verkehrsflughäfen der ADV 40,3 Mio. Passagiere ein Angebot einer Low Cost Airline für ihre Flugreise. Dies führte zu einem Wachstum in diesem Segment von 29,2%. Bei einem Gesamtpassagieraufkommen (Originäraufkommen + Umsteiger) von 174,2 Mio. in 2006 auf den internationalen Verkehrsflughäfen für das Gesamtjahr beträgt der Marktanteil des LCC-Segments somit 24,4%. Bezieht man das Aufkommen der LCC auf den Regionalflughäfen Altenburg, Friedrichshafen, Baden-Baden, Lübeck, Niederrhein und Paderborn mit ein, so saldiert sich das deutsche Aufkommen im Billigflugsegment auf über 42,5 Mio. Fluggäste und hat mittlerweile einen Anteil am deutschen Gesamtmarkt von 23,8%.
- ➔ 28,5 Mio. Passagiere reisten im Auslandsverkehr und 14,0 Mio. zu Zielen in Deutschland. Lässt man die Hubs Frankfurt und München außer Betracht, so liegt der Anteil des LCC-Segments im gewerblichen Verkehr auf den übrigen 17 internationalen Verkehrsflughäfen bei 38,5%.
- ➔ Im Inlandsverkehr (s. Tab. 5) führte in 2006 mit 3,4 Mio. Passagieren Berlin (TXL; SXF & THF) das Ranking nach Low Cost Aufkommen. 56% der Passagiere von und nach Berlin im Originärverkehr nutzten eine LCC-Fluggesellschaft. In München waren es 2,8 Mio. (mit 42% Anteil) und in Köln/Bonn 2,1 Mio. Passagiere (mit 63% Anteil).
- ➔ Die Länder mit dem höchsten LCC-Aufkommen im grenzüberschreitenden Passagierverkehr sind Spanien mit 6,8 Mio. Passagieren, gefolgt von Italien (5,0 Mio.) und Großbritannien (4,9 Mio.). Im Auslandsverkehr werden von den LCC ex Deutschland 30 Länder angeflogen. Die Zahl der von LCC bedienten Länder hat sich innerhalb der letzten 12 Monate um 5 erhöht. Auf diesen Auslandsverbindungen stieg in 2006 die Zahl der Passagiere um 31,3% auf 28,5 Mio. (s. Tab. 6).

Insgesamt 38,4% aller Originärpassagiere in diese Länder flogen mit LCC. Mit Marokko wird erstmals auch ein außereuropäisches Zielland durch LCC ex Deutschland bedient. Im Luftverkehr mit 9 Ländern verzeichnet das LCC-Segment bereits Anteile am Originäraufkommen von 50% und mehr.

Rang	Fluggesellschaft	01/2007			01/2006			Veränderung (%)		
		Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken
1	DBA (1)	950	116.212	44	1.079	128.320	42	-12,0	-9,4	4,8
2	Germanwings (2)	744	108.786	77	692	93.948	81	7,5	15,8	-4,9
3	Air Berlin Euro Shuttle (3)	444	72.044	53	408	67.026	50	8,8	7,5	6,0
4	HLX (4)	437	65.052	72	360	49.220	54	21,4	32,2	33,3
5	Ryanair (5)	431	81.459	66	324	61.236	45	33,0	33,0	46,7
6	Easyjet (6)	324	50.355	38	322	49.840	43	0,6	1,0	-11,6
7	Intersky (7)	91	4.550	11	76	3.800	9	19,7	19,7	22,2
8	Aer Lingus (-)	51	8.874	6	0	0	0	100,0	100,0	100,0
9	Air Baltic (-)	43	3.488	8	0	0	0	100,0	100,0	100,0
10	Wizz (8)	41	7.380	11	39	7.020	6	5,1	5,1	83,3
11	flybe (-)	26	2.028	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
12	Condor City fliegen (-)	25	4.350	5	0	0	0	100,0	100,0	100,0
13	Norwegian (10)	25	3.700	5	11	1.628	2	127,3	127,3	150,0
14	fly niki (-)	19	3.306	4	0	0	0	100,0	100,0	100,0
15	Transavia (9)	12	1.788	1	12	1.788	1	0,0	0,0	0,0
16	Sterling (-)	8	1.052	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
17	Jet 2 (-)	6	888	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
18	Iceland Express (-)	5	835	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
19	Virgin Express (12)	5	776	1	7	994	1	-28,6	-21,9	0,0
20	Blue Air (-)	4	544	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
21	Blu Express (-)	3	501	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
22	Sky Europe (11)	3	399	1	8	1.064	2	-62,5	-62,5	-50,0
23	Centralwings (13)	0	0	0	3	435	1	-100,0	-100,0	-100,0
24	Windjet (14)	0	0	0	2	360	2	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		3.697	538.367	413*	3.343	466.679	339*	10,6	15,4	21,8

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften nach Anzahl der Flüge 01/2007 der Low Cost Carrier in Deutschland im Jahr 2006 und 2007 (Angaben jeweils für eine Januarwoche)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken unterliegen der Doppelzählung

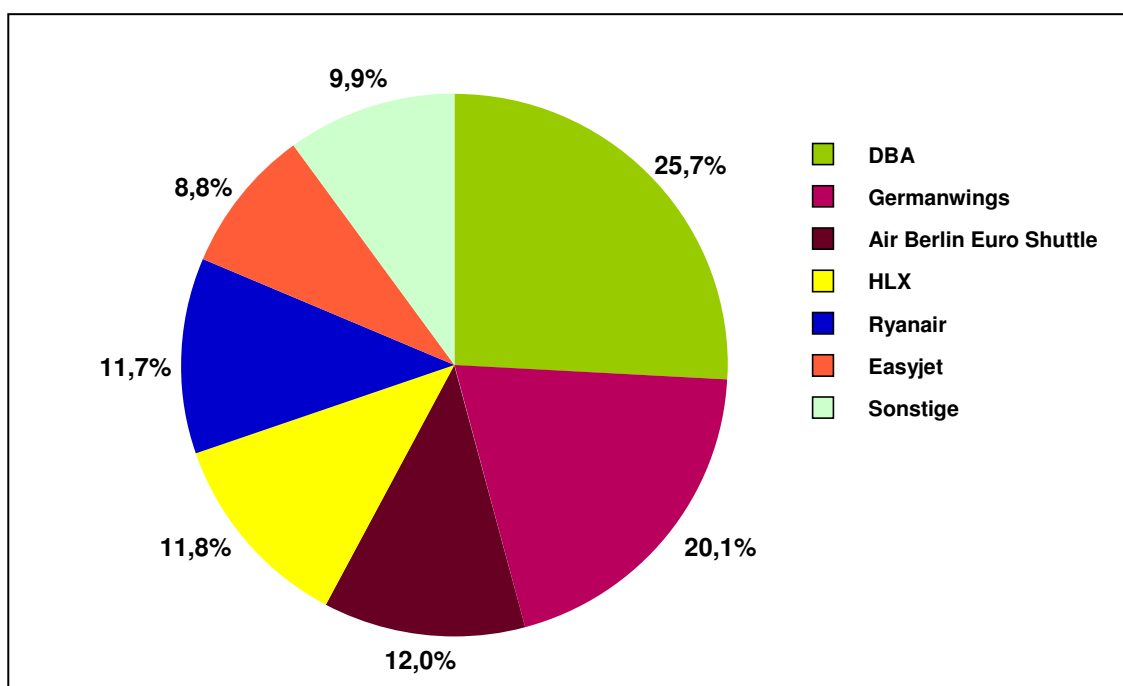


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Flüge in einer Januarwoche 2007)**

Rang	Zielland	01/2007			01/2006			Veränderung (%)		
		Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland (1)	1.666	216.652	72	1.678	206.996	66	-0,7	4,7	9,1
2	Großbritannien (2)	430	67.614	45	360	55.309	40	19,4	22,2	12,5
3	Italien (3)	318	51.092	67	305	47.846	62	4,3	6,8	8,1
4	Spanien (4)	291	50.039	43	248	42.878	35	17,3	16,7	22,9
5	Österreich (5)	196	29.860	24	157	22.625	18	24,8	32,0	33,3
6	Frankreich (7)	120	17.449	19	84	11.702	13	42,9	49,1	46,2
7	Schweiz (6)	106	15.804	8	99	14.785	8	7,1	6,9	0,0
8	Irland (11)	95	17.190	13	31	5.505	7	206,5	212,3	85,7
9	Polen (8)	75	12.819	17	82	13.266	16	-8,5	-3,4	6,3
10	Schweden (9)	46	7.862	8	55	9.230	9	-16,4	-14,8	-11,1
11	Norwegen (13)	41	6.634	7	28	4.271	4	46,4	55,3	75,0
12	Lettland (19)	37	4.687	6	11	1.947	2	236,4	140,7	200,0
13	Dänemark (22)	36	5.663	5	7	1.092	1	414,3	418,6	400,0
14	Ungarn (10)	35	5.575	7	42	6.588	8	-16,7	-15,4	-12,5
15	Russland (24)	30	4.084	8	6	792	2	400,0	415,7	300,0
16	Litauen (-)	24	1.972	5	0	0	0	100,0	100,0	100,0
17	Finnland (19)	23	3.711	4	11	1.851	2	109,1	100,5	100,0
18	Portugal (16)	22	3.435	5	16	2.511	3	37,5	36,8	66,7
19	Kroatien (15)	16	2.304	7	18	2.280	7	-11,1	1,1	0,0
20	Tschechien (14)	14	2.100	2	22	2.744	4	-36,4	-23,5	-50,0
21	Türkei (18)	13	1.962	5	14	1.848	6	-7,1	6,2	-16,7
22	Griechenland (21)	12	1.842	4	8	1.224	2	50,0	50,5	100,0
23	Niederlande (12)	12	1.788	1	30	4.604	2	-60,0	-61,2	-50,0
24	Slowakei (17)	10	1.722	2	15	2.387	3	-33,3	-27,9	-33,3
25	Rumänien (-)	7	1.084	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
26	Serbien (-)	7	1.008	4	0	0	0	100,0	100,0	100,0
27	Belgien (22)	5	776	1	7	994	1	-28,6	-21,9	0,0
28	Island (-)	5	835	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
29	Estland (25)	4	624	1	4	624	1	0,0	0,0	0,0
30	Marokko (-)	1	180	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
31	Slowenien (20)	0	0	0	5	780	1	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		3.697	538.367	396	3.343	466.679	323	10,4	15,4	22,6

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Flüge 01/2007, die von Deutschland aus angeflogen werden. (Im innerdeutschen Verkehr werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, z.B. DUS-MUC und MUC-DUS; jeweils in einer Januarwoche; einige Strecken werden von mehreren Gesellschaften beflogen)**

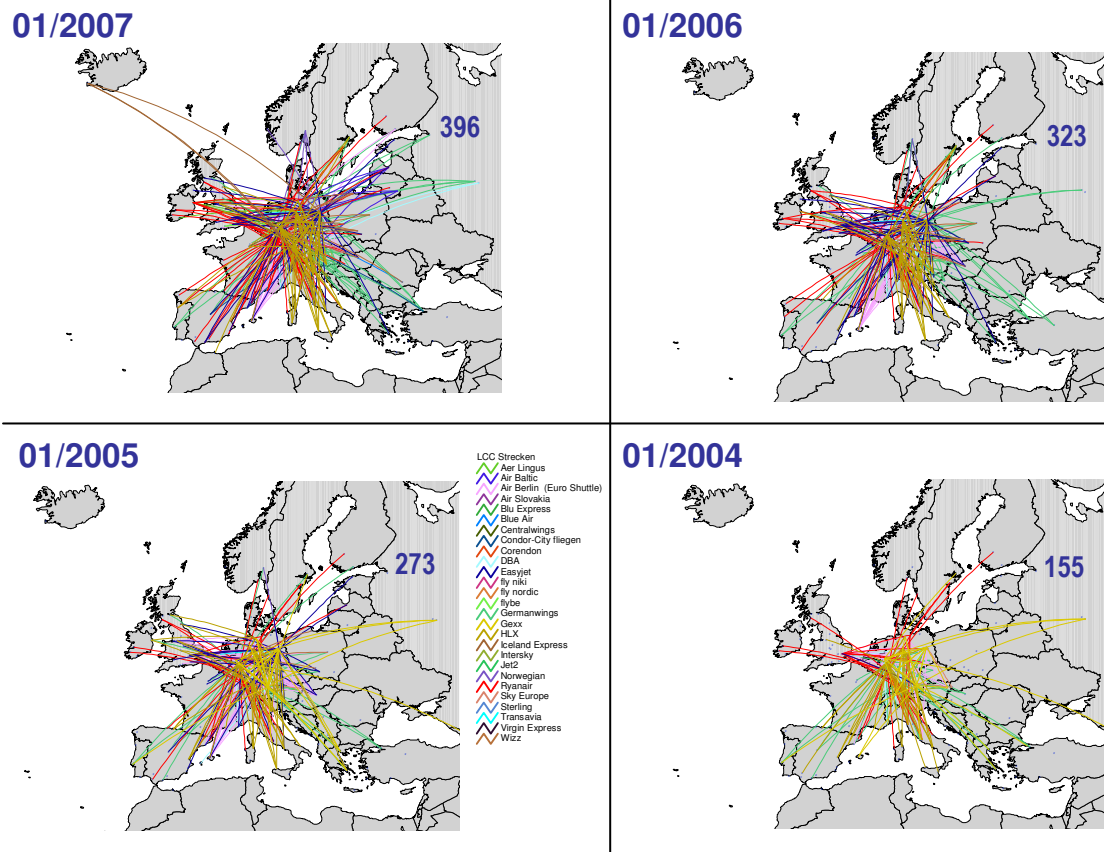


Abbildung 2: **Entwicklung des LCC-Streckennetzes**

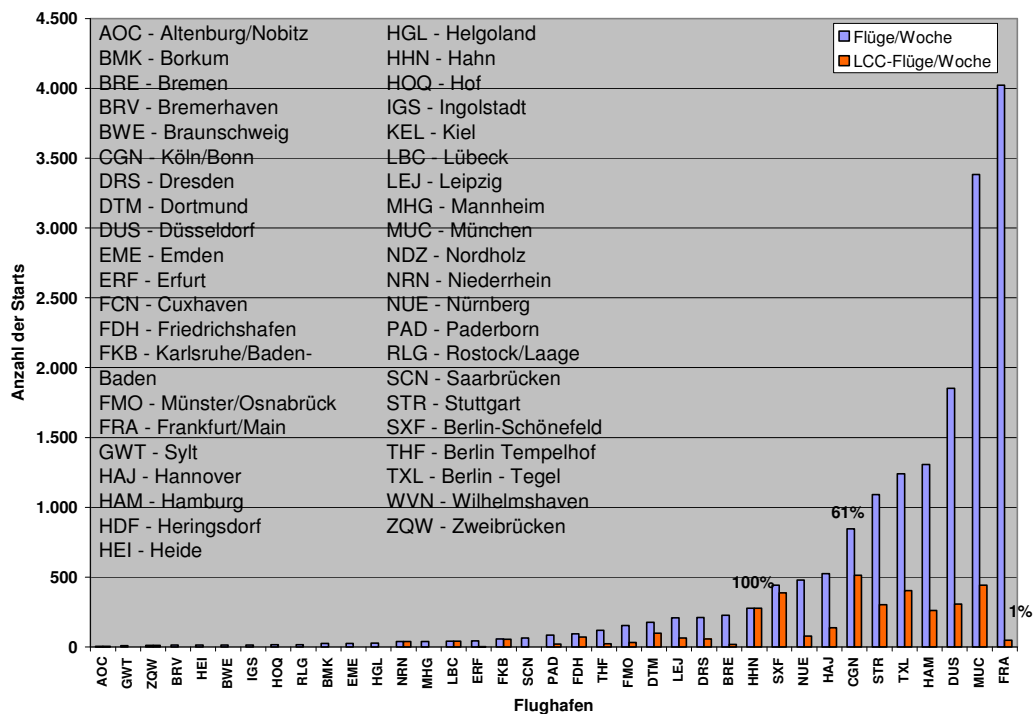


Abbildung 3: **Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Januar 2007**

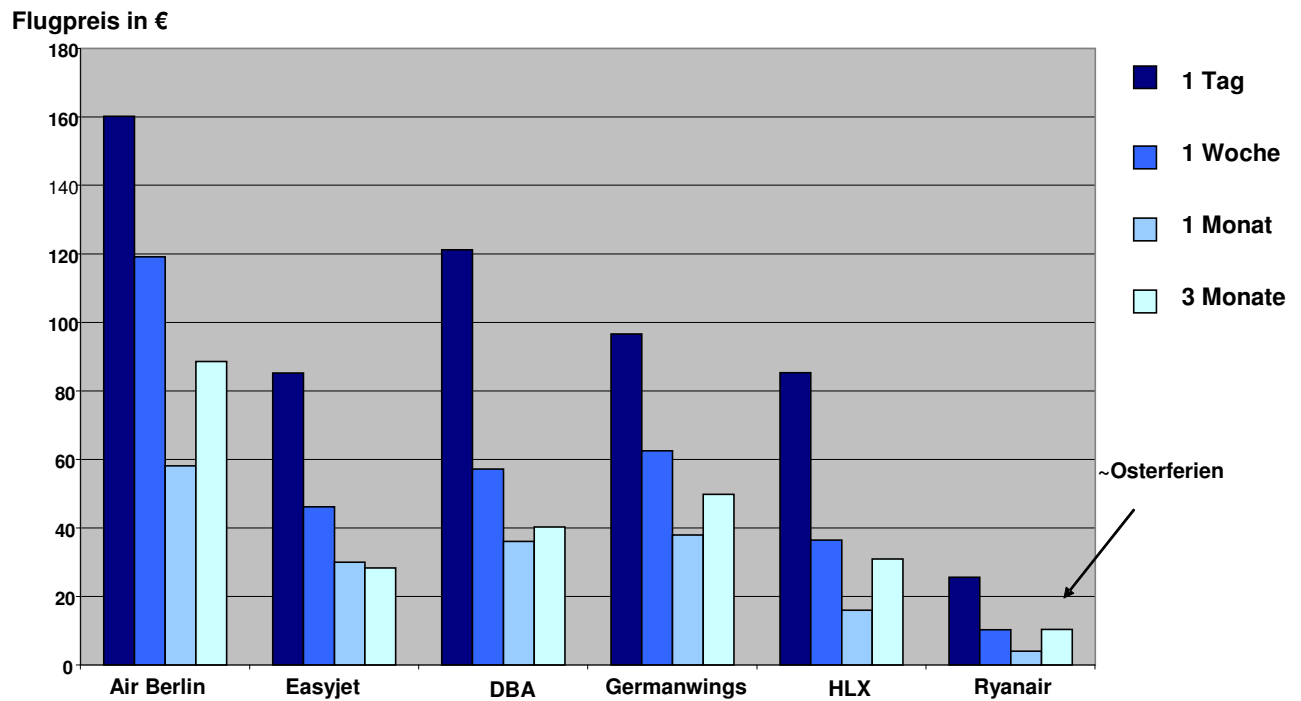


Abbildung 4: **Durchschnittlich angebotene Flugpreise der großen Low Cost Carrier in Deutschland in Abhängigkeit vom Vorausbuchungsdatum; Buchungstag: 29.01.2007**

Fluggesellschaft:	Anzahl der analysierten Strecken	angebotener Durchschnittspreis (€) Frühjahr 2007	angebotener Durchschnittspreis(€) Frühjahr 2006
Air Berlin (Euro Shuttle)	59	77,28 €	90,74 €
EasyJet	45	40,62 €	54,20 €
DBA	43	40,02 €	50,14 €
Germanwings	124	37,73 €	49,36 €
HLX	83	36,16 €	42,85 €
Ryanair	76	16,95 €	33,80 €

(Alle Preise zuzüglich Steuern und Gebühren und teilweise Kerosinzuschlag)

Tabelle 3: **Durchschnittlich angebotene Flugpreise der großen Low Cost Carrier in Deutschland im Frühjahr 2007 und 2006**

		01/2007		
Rang	Fluggesellschaft	Flüge	Sitze	Strecken
1	Ryanair	5.337	1.008.693	754
2	Easyjet	4.510	695.398	395
3	Flybe	1.668	142.928	168
4	Air Berlin (Euro Shuttle)	1.238	203.184	165
5	Aer Lingus	1.120	208.178	120
6	Germanwings	1.042	152.088	132
7	DBA	986	120.224	50
8	Norwegian	894	132.312	112
9	Meridiana	864	113.672	89
10	bmybaby	754	106.628	90
11	Vueling	674	121.320	54
12	HLX	639	94.556	129
13	Air Baltic	543	46.868	85
14	Wizz	416	74.880	110
15	Transavia	411	63.015	77
16	Sterling	409	65.323	79
17	Jet 2	386	60.008	86
18	Sky Europe	350	49.334	80
19	Windjet	343	61.740	44
20	Virgin	266	40.764	32
21	fly me	232	31.552	24
22	fly Nordic	185	29.970	14
23	Niki	155	27.586	38
24	Centralwings	124	17.980	42
25	flybaboo	118	5.900	12
26	Intersky	110	5.500	14
27	Blue Air	95	12.920	36
28	Blu Express	72	12.110	14
29	Condor City fliegen	50	8.700	10
30	Iceland Express	40	6.680	12
31	Air Slovakia	15	3.093	8
	Summe	24.046	3.723.104	3.075

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften nach Anzahl der Flüge 01/2007 der Low Cost Carrier in Europa im Jahr 2007 (Angaben jeweils für eine Januarwoche)**

		01/2007		
Rang	Zielland	Flüge	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	7.109	1.051.073	665
2	Deutschland	3.697	538.593	396
3	Italien	2.711	434.027	343
4	Spanien	2.356	405.838	351
5	Irland	1.441	265.853	157
6	Frankreich	1.202	190.808	175
7	Norwegen	814	123.786	78
8	Niederlande	649	100.151	73
9	Schweden	621	97.236	68
10	Polen	495	83.338	112
11	Schweiz	437	59.007	52
12	Dänemark	352	53.693	42
13	Österreich	337	54.437	60
14	Belgien	313	53.193	43
15	Lettland	242	27.570	36
16	Portugal	238	39.835	46
17	Tschechien	193	28.126	32
18	Slovakei	133	19.941	19
19	Litauen	127	12.974	17
20	Ungarn	110	18.219	25
21	Rumänien	90	13.419	30
22	Finnland	73	10.015	10
23	Rußland	67	7.742	19
24	Griechenland	51	7.769	11
25	Estland	37	3.320	5
26	Türkei	25	3.653	8
27	Kroatien	23	3.591	9
28	Island	20	3.340	6
29	Marokko	20	3.435	5
30	Slovenien	13	2.172	3
31	Malta	10	1.890	2
32	Bulgarien	8	1.205	2
33	Serbien	7	1.008	4
34	Ukraine	7	618	2
35	Ägypten	5	761	4
36	Weißrußland	4	184	1
37	Georgien	4	480	1
38	Israel	2	246	1
39	Ver. Arab. Emirate	1	120	1
40	Zypern	1	219	1
41	Kuwait	1	219	1
	Summe	24.046	3.723.104	2.916

Tabelle 5: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Flüge 01/2007, die von Europa aus angeflogen werden. (Es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, z.B. DUS-MUC und MUC-DUS; jeweils in einer Januarwoche; einige Strecken werden von mehreren Gesellschaften beflogen)**

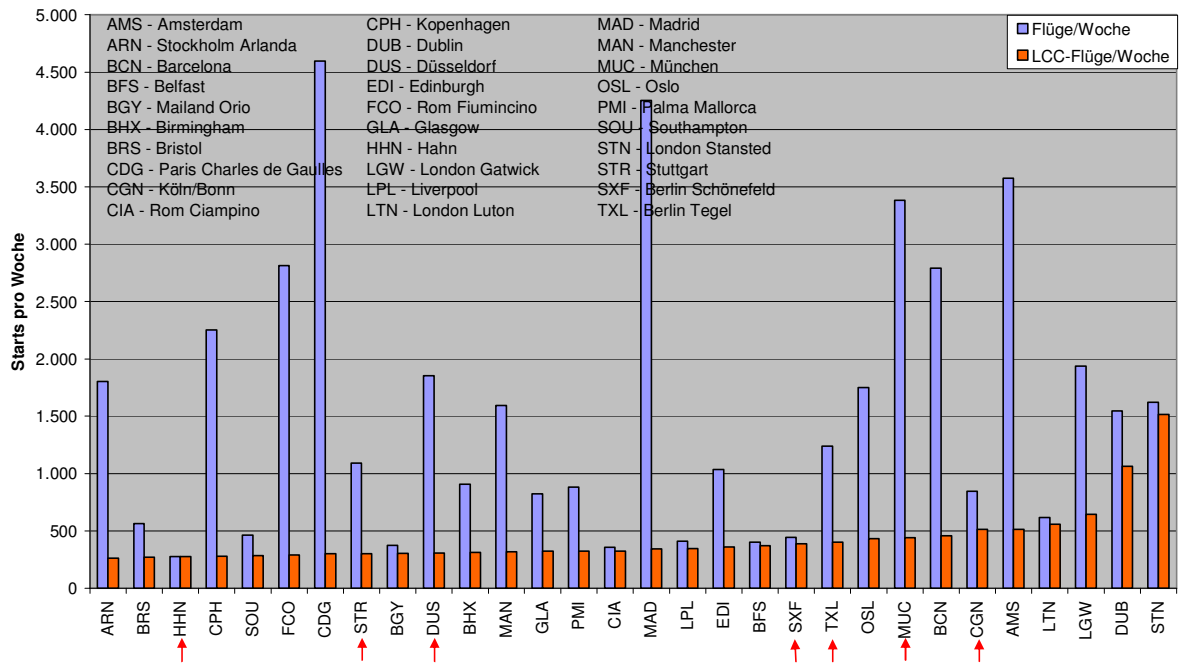


Abbildung 5: Die größten LCC-Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Januar 2007

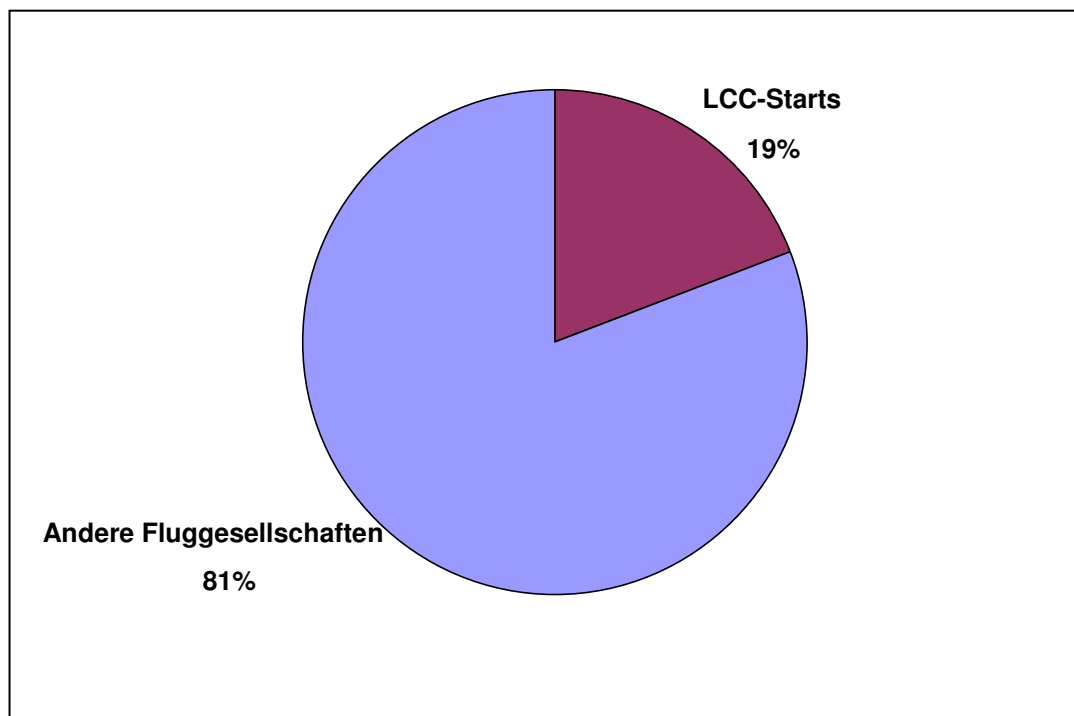


Abbildung 6: Anteile der LCC am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Januar 2007

(an+ab)	LCC Passagiere 2006 (in Mio.)	Passagiere gesamt 2006 (in Mio.)	Anteil LCC
Berlin-Gesamt	9,0	18,4	49,0%
Köln/Bonn	6,7	9,8	68,2%
München	4,6	30,7	14,9%
Düsseldorf	3,7	16,5	22,6%
Stuttgart	3,7	10,0	36,4%
Hahn	3,5	3,5	100,0%
Hamburg	3,2	11,9	26,7%
Hannover	1,7	5,6	30,1%
Dortmund	1,1	2,0	55,6%
Frankfurt	0,9	52,5	1,6%
Nürnberg	0,7	3,9	18,5%
Dresden	0,5	1,8	28,6%
Leipzig/Halle	0,4	2,2	20,0%
Münster/Osnabrück	0,4	1,5	25,4%
Bremen	0,2	1,7	8,9%
Erfurt	0,0	0,4	0,0%
Saarbrücken	0,0	0,4	0,0%
Gesamt *	40,3	172,9	23,3%

Tabelle 6: **Anteile der Low Cost Passagiere am Gesamtpassagieraufkommen auf den internationalen Verkehrsflughäfen der ADV im Jahr 2006**

*geringe Abweichungen durch Erfassungsungenauigkeiten möglich

(an+ab)	LCC Passagiere 2006 (in Mio.)	06/05 in %	Dt. Originäraufkommen	06/05 in %	Anteil LCC am Originäraufkommen
Berlin-Gesamt	3.449.527	19,9%	6.132.103	5,6%	56,3%
München	2.847.441	10,5%	6.717.679	4,5%	42,4%
Köln/Bonn	2.083.237	2,4%	3.327.838	4,7%	62,6%
Stuttgart	1.460.525	25,3%	2.535.642	7,9%	57,6%
Hamburg	1.419.660	39,9%	3.968.439	11,4%	35,8%
Düsseldorf	1.044.937	23,4%	2.986.041	8,4%	35,0%
Dresden	470.814	34,3%	832.474	2,0%	56,6%
Hannover	279.985	58,5%	675.409	15,7%	41,5%
Nürnberg	265.518	225,5%	711.020	14,1%	37,3%
Leipzig/Halle	225.990	501,1%	455.422	29,1%	49,6%
Frankfurt	148.040	47,4%	2.964.702	-0,7%	5,0%
Münster/Osnabrück	119.632	52,6%	298.908	10,9%	40,0%
Bremen	73.727	18,8%	520.484	0,1%	14,2%
Gesamt LCC	13.889.033	21,8%	32.126.161	6,4%	43,2%
Saarbrücken	0	0,0%	45.739	-5,5%	0,0%
Erfurt	0	0,0%	30.307	1,7%	0,0%
Hahn	0	0,0%	1.951	395,2%	0,0%
Dortmund	0	0,0%	65.065	-4,2%	0,0%
Karlsruhe Bad.-Bad.	95.515	70,2%	107820	53,9%	88,6%
Gesamt	13.984.548	22,0%	32.377.043	6,3%	43,2%

Tabelle 7: **LCC Passagiere im originären innerdeutschen Luftverkehr nach Flughäfen auf den internationalen Verkehrsflughäfen der ADV im Jahr 2006**

(an+ab)	LCC 2006	06/05 in %	Deutsches Originär- aufkommen 2007	06/05 in %	Anteil LCC im Jahr 2006 am Originäraufkommen
Spanien	6.825.182	43,7%	19.779.830	3,60%	34,5%
Italien	4.978.518	29,2%	8.009.818	18,50%	62,2%
Großbritannien	4.876.377	12,6%	9.748.352	6,60%	50,0%
Österreich	1.878.097	7,8%	3.620.182	8,20%	51,9%
Schweiz	1.448.392	33,4%	3.286.862	18,70%	44,1%
Frankreich	1.437.282	46,3%	4.629.608	17,20%	31,0%
Irland	962.576	6,7%	1.309.048	20,40%	73,5%
Polen	890.321	51,5%	1.642.904	33,50%	54,2%
Schweden	801.416	25,6%	1.544.100	14,00%	51,9%
Ungarn	581.180	-10,2%	1.051.286	0,40%	55,3%
Griechenland	475.621	29,3%	4.326.192	0,90%	11,0%
Dänemark	466.865	383,9%	980.592	19,60%	47,6%
Norwegen	398.074	83,7%	910.716	31,10%	43,7%
Portugal	367.124	82,4%	1.989.244	14,10%	18,5%
Kroatien	348.664	105,9%	747.306	20,30%	46,7%
Türkei	333.861	39,3%	8.843.266	-12,50%	3,8%
Niederlande	299.044	82,9%	1.090.048	18,20%	27,4%
Finnland	269.353	66,4%	964.902	13,30%	27,9%
Russische Föd.	225.833	25,4%	1.599.294	8,80%	14,1%
Lettland	212.522	16,4%	340.016	6,00%	62,5%
Tschech. Rep.	187.844	13,5%	645.382	20,40%	29,1%
Slowakische Rep.	132.088	165,6%	191.654	85,80%	68,9%
Island	36.369	177,6%	152.506	26,60%	23,8%
Serbien und Montenegro	33.903	1504,5%	478.986	-0,10%	7,1%
Belgien	23.036	100,0%	762.090	15,80%	3,0%
Rumänien	17.991	100,0%	449.452	24,40%	4,0%
Marokko	14.744	100,0%	348.268	15,80%	4,2%
Georgien	9.120	-13,7%	40.088	13,40%	22,7%
Litauen	6.737	100,0%	179.380	12,40%	3,8%
Albanien	2.601	100,0%	39.644	9,90%	6,6%
Summe gesamt	28.540.735	31,3%	74.408.440	7,10%	38,4%

Tabelle 8: **LCC Passagiere auf den deutschen Flughäfen im originären grenzüberschreitenden Luftverkehr nach Ländern im Jahr 2006 (inkl. regionale Mitgliedsflughäfen der ADV)**

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

Heinz Decker
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
Gertraudenstr. 20
10178 Berlin
Tel.: (49) 030-3101-18-52
Fax: (49) 030-310-118-90
E-Mail: decker@adv.aero