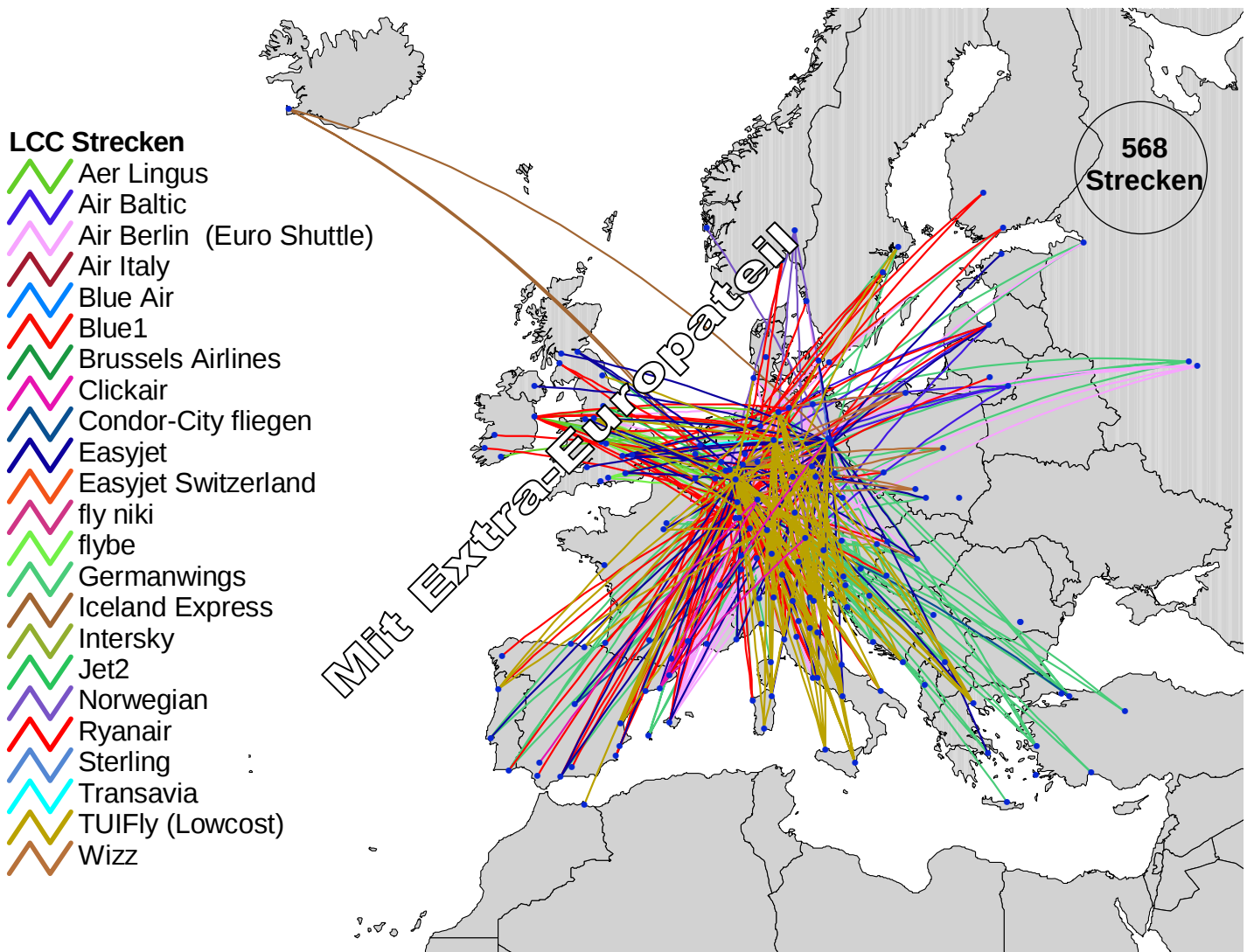


Low Cost Monitor 2/2007

- Eine gemeinsame Untersuchung von DLR und ADV -



Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland

September 2007

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Deutschland 1. HJ 2007

Der Low Cost Carrier Markt ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der gemeinsam von der ADV und dem DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich über wesentliche Merkmale 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 Sommerflugplan 2007. Die Passagierangaben beziehen sich auf die Halbjahresergebnisse 2007.

Fluggesellschaften

→ Die im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige „eindeutige“ Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedriger Preis und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LCC-Segment. Die Verfasser des Monitors klassifizieren derzeit 23 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines als Low Cost Carrier. Dies sind im Einzelnen (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) (www.aerlingus.com), Flotte: 30 Flugzeuge (A320: 24/A321: 6)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 20 Flugzeuge (B737: 12, F50: 8)
Air Berlin (AB) (www.airberlin.com), Flotte: 86 Flugzeuge (F100: 3, A319: 6, A320: 20, B737: 57)
Air Italy (I9) (www.airitaly.it), Flotte: 6 Flugzeuge (B737: 2, B757: 3, B767: 1)
Blue 1 (KF) (Blue1.com), Flotte: 12 Flugzeuge (Avro RJ: 9, MD90: 3)
Blue Air (OB) (www.blueair-web.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737-300/500: 4)
Brussels Airlines (SN) (www.brusselsairlines.de), Flotte: 45 Flugzeuge (A319: 3, Avro: 32, B737: 10)
Clickair (XG) (www.clickair.com), Flotte: 19 Flugzeuge (A320: 19)
Condor-City fliegen (DE) (www.Condor.de), Flotte: ges. 35 Flugzeuge, davon (A320: 13)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 124 Flugzeuge (A319: 94, B737: 30)
Easyjet Switzerland (BH) (www.easyjet.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 12)
Flybe (BE) (www.flybe.com), Flotte: 82 Flugzeuge (ATR42: 1, BAE146: 12, D8: 36, E: 32, F100: 1)
Germanwings (4U) (www.germanwings.com), Flotte: 31 Flugzeuge (A319: 25, A320: 3, MD80: 3)
Intersky (3L) (www.intersky.biz), Flotte: 3 Flugzeuge (D8: 3)
Iceland Express (FHE) (www.icelandexpress.com), Flotte: 4 Flugzeuge (MD90: 4)
Jet 2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 32 Flugzeuge (B737-300: 23, B757-200: 8, MD80: 1)
Niki (HG) (www.flyniki.com), Flotte: 7 Flugzeuge (A319: 1, A320: 5, A321: 1)
Norwegian (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 48 Flugzeuge (B737: 44, MD80: 4)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 137 Flugzeuge (B737: 137)
Sterling (NB) (www.sterling.dk), Flotte: 26 Flugzeuge (B737-500/700/800: 26)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 32 Flugzeuge (B737: 31, B757: 1)
TUIfly (X3) (www.hlx.com), Flotte: 56 Flugzeuge (B737: 55, A320: 1)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 13 Flugzeuge (A320: 12, B737: 1)

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

Insgesamt hat die Zahl der Low Cost Carrier im deutschen Markt gegenüber dem Sommer des letzten Jahres weiterhin zugenommen. Neu hinzugekommen sind Angebote von Clickair, Easyjet Switzerland, ein Schweizer Tochterunternehmen von Easyjet, Blue 1, Brussels Airlines (Fusion mit Virgin Express) und Air Italy. Dagegen bedienen die polnische Fluggesellschaft Centralwings und die skandinavische Fluggesellschaft Fly Nordic den deutschen Markt seit Anfang des Jahres nicht mehr. Auch Blu Express und Sky Europe fliegen z.Z. Deutschland nicht mehr an. Die DBA wurde im letzten Jahr von Air Berlin übernommen, ihr gesamtes Streckennetz ist mittlerweile vollständig in das Low Cost Segment von Air Berlin integriert worden. Dabei gibt es inzwischen keinen eigenen Flugplan des Euro Shuttles mehr, er ist aus Kostengründen eingespart worden. Es sind jedoch weiterhin alle die Strecken dem Low Cost Bereich zugeordnet, die keine typischen Touristikdestinationen sind und auf denen zu einem großen Teil Einzelplatzbuchung stattfindet.

Eine weitere Besonderheit im Frühjahr dieses Jahres ist das Zusammenführen der Marken Hapag Lloyd Express und Hapag Lloyd Flug unter dem Namen TUIfly. Dies erschwert eine eindeutige Ermittlung des Low Cost Bereiches anhand der Flugnummer. Eine Identifizierung konnte jedoch anhand des unterschiedlichen Services durchgeführt werden, so weisen die Low Cost Flüge keine kostenlose Bordverpflegung auf. Daher werden im Weiteren unter der Bezeichnung „TUIfly“ nur diese Flüge aus dem gesamten TUIfly Segment betrachtet. Auf europäischem Niveau haben sich Virgin Express und SN Brussels zu Brussels Airlines zusammengeschlossen, die bisherigen Strecken nach Deutschland sind dabei bestehen geblieben.

Einige Carrier haben ihre Flotten erheblich verstärkt, so hat besonders Ryanair die Flotte seit Sommer 2006 um 30 Flugzeuge auf 137 ausgebaut. Bei Easyjet hat eine Aufstockung um 15 Flugzeuge stattgefunden. Hinzu kommen noch 12 Flugzeuge von Easyjet Switzerland. Durch die Integration der DBA hat sich die Anzahl der Flugzeuge von Air Berlin von 56 im Sommer 2006 auf 86 im Sommer 2007 erhöht. Bei TUIfly ist durch den Zusammenschluss von HLX und Hapag Lloyd Express keine genaue Angabe mehr möglich über die Anzahl der Flugzeuge im Low Cost Markt. Die Gesamtanzahl beträgt in diesem Sommer 56 Flugzeuge, vor dem Zusammenschluss verfügte HLX über 18 Flugzeuge.

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

- ➔ **Ranking der Carrier** (s. Tab 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2007 ist Air Berlin Euro Shuttle nach der Übernahme der DBA mit knapp 2.000 Bewegungen erstmalig der größte Low Cost Anbieter in Deutschland; im Vergleich zum Vorjahr, als beide Gesellschaften zusammen knapp 1.700 Starts durchgeführt haben, bedeutet dies eine Steigerung um rund 18%. Im Ranking folgen Germanwings (920 Flüge), TUIfly (644 Flüge), Ryanair (518 Flüge) und Easyjet (379 Flüge). Ein besonders starker Anstieg mit nahezu 28% ist bei Ryanair zu erkennen, der neben einigen neuen Strecken in Hahn besonders auf die Stationierung neuer Flugzeuge und damit auf den Ausbau der Angebote an den Flughäfen Bremen und Niederrhein zurückzuführen ist. Auch Germanwings und TUIfly hatten Wachstumsraten von rund 20%. Im Gegensatz dazu stagnierte das Flugangebot von Easyjet mit 379 Starts pro Woche auf Vorjahresniveau. Neu in den Monitor aufgenommen wurde, neben einigen kleineren ausländischen Low Cost Fluggesellschaften, die englische Fluggesellschaft flybe, die vorwiegend auf dem englischen Festland tätig ist. Während diese Gesellschaft im LCC-Monitor 1/2007 mit nur 26 Flügen nach Deutschland noch an 11. Stelle stand, werden im Sommerflugplan schon 141 Flüge pro Woche angeboten. Damit liegt diese Gesellschaft, gemessen an der Anzahl der Low Cost Flüge, auf Rang 6 noch vor Intersky, deren Angebot um rund 10% gestiegen ist.
- ➔ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die sieben größten der 23 Low Cost Carrier vereinen rund 94% des deutschen Marktes in sich. Allein auf Air Berlin Euro Shuttle entfallen nun etwa 40% aller Flüge, während es vor dem Zusammenschluss 18% bei Air Berlin und 23% bei der DBA waren. Im Ranking der Marktanteile folgen Germanwings mit 18%, TUIfly mit 13% und Ryanair mit 10%. Bis auf Easyjet, deren Marktanteil rückläufig ist, konnten alle anderen Gesellschaften ihren Marktanteil weitgehend beibehalten.

Verkehrsangebote

- ➔ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt werden von den betrachteten Low Cost Fluggesellschaften 568 unterschiedliche Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind 142 Strecken mehr als im Sommer 2006, gleichbedeutend einer Zunahme von über 33%. Es wurde der aktuelle Sommerflugplan mit dem korrespondierenden Sommerflugplan des letzten Jahres verglichen, da es in den Sommermonaten typische Warmwasserziele gibt, die in den Wintermonaten nicht angeboten werden. Eine starke Netzerweiterung hat Ryanair mit zusätzlich 30 Strecken durchgeführt, dies bedeutet ein Wachstum von über 60% gegenüber dem Vorjahr. Hierbei spielen besonders die Flughäfen Hahn, Bremen und Niederrhein eine Rolle, da primär von diesen Flughäfen Netzerweiterungen vorgenommen wurden. Würde man die Gesellschaften DBA und Air Berlin Euro Shuttle noch separat betrachten, so betrüge ihr Wachstum 23%. Insgesamt sind bei Air Berlin Euro Shuttle und TUIfly, wie auch bei Germanwings, jeweils rund 30 Strecken neu hinzugekommen, wobei zu beachten ist, dass im

innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (in Hinrichtung MUC-DUS und in Rückrichtung DUS-MUC). Easyjet hingegen reduzierte sein Streckenangebot leicht um 4%, nachdem es das Netz in den letzten Jahren stark erweitert hatte. Während Ryanair das Angebot besonders ins Ausland aufbaut, und dafür mit den Flughäfen Niederrhein und Bremen im Jahr 2007 zwei neue Basen geschaffen hat, bieten Germanwings ab Zweibrücken und TUIfly ab dem Flughafen Memmingen auch verstärkt innerdeutsche Flüge an. In Europa wurden insbesondere Destinationen in den mittel- und osteuropäischen Ländern in die Netze aufgenommen, aber auch Österreich wird verstärkt angeflogen. Hinzu kommt in den Sommermonaten ein verstärktes Angebot nach Spanien und Griechenland. Dagegen gibt es einen leichten Rückgang der Strecken in die nordeuropäischen Staaten Dänemark und Schweden.

- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist immer noch verhältnismäßig gering, nur auf 25 der insgesamt 568 Strecken konkurrieren zwei Anbieter und nur auf einer Strecke 3 Fluggesellschaften.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1): Insgesamt wurden rund 5.000 Flüge von den Low Cost Carriern in einer Woche im Juli 2007 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es knapp 1.000 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge hat damit geringer (um 23%) zugenommen als die Zahl der Strecken (um 33%). Somit war die Angebotserweiterung im Wesentlichen durch eine Netzvergrößerung gekennzeichnet.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1): Auf den 5.031 Flügen wurden im Mittel 146 Sitze pro Flug angeboten, ein etwas höherer Wert als im Vorjahr, jedoch eine Stagnation gegenüber dem Frühjahrswert. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs.
- ➔ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich der hohe Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs: Rund 39% aller Abflüge von Low Cost Carriern von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt (auf 110 Strecken, entspr. 55 Flughafenpaaren) angeboten. Im Vergleich zum Sommerflugplan 2006 hat die Zahl der innerdeutsch beflogenen Strecken um 46% zugenommen. In den Sommermonaten standen Spanien und Großbritannien mit 610 bzw. 591 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle, im Gegensatz zum letzten Jahr, als Italien noch vor Großbritannien lag. Es folgen dann an Stelle 5 und 6 Österreich und die Schweiz, wobei ein vermindertes Angebot zu Zielen nach Frankreich dazu beigetragen hat, dass Frankreich nur noch auf dem 7. Platz liegt. Durch das verstärkte Angebot von Ryanair liegt Irland mit 95 Flügen auf dem 8. Platz vor Polen und Griechenland. Durch ein vermindertes Angebot nach Schweden rutschte dieses Zielland auf Platz 11 ab. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier aus Deutschland mittlerweile Destinationen in 35 Ländern. Neu hinzugekommen gegenüber dem Vorjahr sind Litauen, Island, Bulgarien, Ägypten und Mazedonien. 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 im Sommer 2007 auf 120 LCC-Flüge erhöht. Dies bedeutet eine Verdoppelung gegenüber dem Sommer 2006. Sie ist insbesondere auf Air Berlin Euro Shuttle Flüge und auf Flüge der britischen Fluggesellschaft flybe zurückzuführen. Köln/Bonn weist mit 662 Starts (entspr. über 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 5%. Demgegenüber nahm am Flughafen Düsseldorf das Wachstum des Low Cost Carrier Angebotes mit 46% überproportional zu und lag im Juli bei 450 Starts/Woche, das entspricht rund 22% des dortigen Gesamtangebotes. Besonders starkes Wachstum verzeichnete das Low Cost Carrier Segment am Flughafen Bremen. Hier stieg der Anteil der Low Cost Flugangebote von 7% im Jahr 2006 auf über 24%, absolut von 18 auf 76 Starts pro Woche im Jahr 2007. Dies ist auf die Errichtung einer Basis in Bremen durch Ryanair zurückzuführen. Einige Regionalf Flughäfen 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 rund 95% des Flugangebotes, neben einigen Flügen von Wizz und Iceland Express.

Flugpreise

- ➔ **Durchschnittspreise** (s. Tab. 3): Die Durchschnittspreise der fünf bedeutendsten Low Cost Anbieter auf dem deutschen Markt variierten im Sommer 2007 zwischen ca. 24 € für einen einfachen Flug auf den Strecken von Ryanair und ca. 71 € 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 Sommer 2007 im Vergleich zu 2006 bei den meisten 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. Durch die Übernahme der DBA mit deren günstigen Preisangeboten liegen auch die gesamten Durchschnittspreise von Air Berlin Euro Shuttle im Sommer 2007 weit unter denen aus dem Jahr 2006. Es ist festzustellen, dass sich die durchschnittlich angebotenen Flugpreise mehrerer Gesellschaften um einen Wert von rund 50 € für den einfachen Flug bewegen. Über diesem Wert liegen die Flugpreise von Air Berlin Euro Shuttle, deren Flüge jedoch über einen gewissen Bordservice verfügen, wie z.B. kostenlose Zeitschriften oder Getränke. Unter diesem Preis liegen die Flugpreise von Ryanair. Hier werden jedoch für bestimmte Dienstleistungen, die bei den anderen Gesellschaften inklusive sind, z.B. das Mitführen von Gepäckstücken (außer Handgepäck), zusätzliche Gebühren erhoben.
- ➔ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum** (s. Abb. 4): Die Durchschnittspreise über alle Strecken eines Low Cost Carriers können je nach Buchungsfrist um den Faktor 4 variieren: Eine Reise, die am nächsten Tag angetreten werden soll, kostet häufig das Vierfache einer Reise, die erst in 3 Monaten stattfinden soll. Flüge in Ferienzeiten oder an Feiertagen weisen bei Low Cost Carriern im Allgemeinen höhere Flugpreise auf. Während dies früher vorwiegend nur für touristische Ziele galt, findet diese Vorgehensweise in Zeiten des zunehmenden Städtetourismus auch für Großstadtziele, wie z.B. Wien, immer mehr Anwendung. Generell zeigt sich, dass in den Wintermonaten die Flugpreise der Low Cost Carrier günstiger sind als in den Sommermonaten.

Passagiernachfrage

- ➔ Im ersten Halbjahr 2007 sind auf den 19 internationalen Verkehrsflughäfen der ADV sowie 8 weiteren Regionalflughäfen insgesamt 22.846.893 Ein- und Aussteiger im Segment des Low Cost Verkehrs gezählt worden. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum sind dies +16,4% (s. Tab. 4). Damit schwächt sich das Wachstum wie erwartet aufgrund der mittlerweile hohen Marktdurchdringung weiter ab (s. Abb. 5).
- ➔ Für die internationalen Verkehrsflughäfen liegt der Anteil des LCC Verkehrs am gesamten örtlichen Passagieraufkommen (Ein- und Aussteiger) mittlerweile bei 25,6% (s. Abb. 6).
- ➔ Im innerdeutschen Verkehr wurden insgesamt 8.239.153 Passagiere im LCC Verkehr gezählt (+18,6%) (s. Tab. 5). Bezogen auf die originäre Inlandsnachfrage (ohne Berücksichtigung der Umsteiger) liegt der Anteil des LCC Verkehrs mittlerweile bei 48%.
- ➔ Im grenzüberschreitenden Verkehr (+15,1%) liegt der Anteil des LCC Verkehrs an der originären Nachfrage (ohne Umsteiger) bei 37% (s. Tab. 6). Führende Ziel-/Herkunftsländer sind Spanien (3,5 Mio.), Großbritannien (2,4 Mio.), Italien (2,3 Mio.) und Österreich (1,1 Mio.).

Der aktuelle Low Cost Carrier Markt in Europa

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

Air Slovakia (GM) (www.airslovakia.sk), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 1, B737: 2, B757: 1)
Blu Express(BV) (www.blu-express.com), Flotte: 1 Flugzeug (B737: 1)
Bmibaby (WW) (www.bmibaby.com), Flotte: 21 Flugzeuge (B737: 21)
Centralwings (C0) (www.centralwings.com), Flotte: 8 Flugzeuge (B737: 8)
Flybaboo (F7) (www.flybaboo.com), Flotte: 3 Flugzeuge (D8: 3)
Fly Nordic: (LF) (www.flynordic.com), Flotte: 6 Flugzeuge, (MD80: 6)
Jet4you (8J) (www.jet4you.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Meridiana (IG) (www.meridiana.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A319: 4, MD82/83: 17)
Myair.com (8I) (www.myair.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 5, CRJ900: 4)
Sky Express (XW) (www.skyexpress.ru), Flotte: 9 Flugzeuge (LET410: 4, Saab340: 5)
Sky Europe (NE) (www.skyeurope.com), Flotte: 11 Flugzeuge (B737: 11)
Sky Europe Hungary: (5P) (www.skyeurope.com), Flotte: 3 Flugzeuge: (B737: 3)
Transavia.com France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)
Volare (VA) (www.volareweb.com), Flotte: 4 Flugzeuge (A320: 4)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A320: 21)
Windjet (IV) (www.volawindjet.it), Flotte: 11 Flugzeuge (A319: 2, A320: 9)

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist Ryanair mit über 6.300 Starts in Europa im Juli 2007. Dies sind rund 1.000 Flüge mehr als im Januar 2007. Die Flüge wurden auf 876 Strecken angeboten (s. Tab. 7). Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit 5.459 Starts auf 487 Strecken. Mit Abstand folgen die Gesellschaften Air Berlin Euro Shuttle und flybe mit rund 3.000 Starts pro Woche. Auch danach gibt es eine große Lücke. Mit einer Anzahl von Flügen zwischen 1.000 und 1.500 folgen Germanwings, Aer Lingus, Meridiana, Vueling und das Low Cost Segment von TUIfly.

Als Zielland Nr. 1 bei Low Cost Flügen gilt Großbritannien (s. Tab. 8). In dieses Zielland gibt es 824 Strecken aus ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Dabei sind 9.300 Flüge in dem betrachteten Zeitraum durchgeführt worden. Danach folgt Deutschland an zweiter Stelle mit 568 Strecken und rund 5.000 Flügen. Auf den Plätzen 3 und 4 liegen Spanien und Italien mit jeweils über 4.000 Flügen. Dies bedeutet, dass in das Ferienland Spanien im Sommer fast doppelt so viele Flüge angeboten worden sind, wie im Januar. Auf Platz 5 folgt Frankreich mit über 2.000 Flügen und auf Platz 6 Irland, das Mutterland der europäischen Low Cost Carrier. Von den 4.290 Strecken werden fast 4.000 von nur einem Low Cost Carrier bedient. Lediglich auf 277 fliegen 2 und auf 20 Strecken 3 Low Cost Carrier im Wettbewerb.

Größter europäischer Low Cost Carrier Flughafen ist London-Stansted mit über 1.700 Starts pro Woche im Juli 2007 (s. Abb. 7). Danach folgt der Flughafen Dublin mit rund 1.200 Starts. Mit knapp 1.000 Flügen pro Woche folgen auf Platz 3 Barcelona und mit 755 Starts auf Platz 5 Palma de Mallorca, zwei Warmwasserziele an der Mittelmeerküste. An vierter Stelle liegt London-Gatwick mit 800 Abflügen pro Woche, der dritte Londoner Flughafen folgt nach Manchester an 7. Stelle; insgesamt werden somit von den Londoner Flughäfen über 3.200 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Köln befindet sich mit 662 Flügen, genau wie London-Luton, ebenfalls auf Platz 7 und ist somit auf dem kontinentalen Festland nach Barcelona zweitgrößter Low Cost Carrier Flughafen in Europa. Unter den 30 größten Low Cost Carrier Flughäfen in Europa befinden sich mit München (Platz 12), Stuttgart (Platz 17), Düsseldorf (Platz 18), Berlin-Schönefeld (Platz 19) und Hamburg (Platz 23) weitere deutsche Flughäfen, die über mehr als 400 Starts pro Woche von Low Cost Carriern verfügen.

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

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		07/2007			07/2006			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken
1	Air Berlin Euro Shuttle	1.996	287.138	135	725	117.727	61	175,3	143,9	121,3
2	Germanwings	920	135.270	134	789	108.138	104	16,6	25,1	28,8
3	TUIfly (Low Cost Segment)	644	98.008	120	528	74.428	89	22,0	31,7	34,8
4	Ryanair	518	97.902	78	406	76.734	48	27,6	27,6	62,5
5	Easyjet	379	58.956	44	377	58.476	46	0,5	0,8	-4,3
6	Flybe	141	7.672	11	0	0	0	100,0	100,0	100,0
7	Intersky	124	6.200	17	111	5.550	17			
8	Wizz	52	9.360	11	46	8.280	10			
9	Air Baltic	49	4.908	9	0	0	0			
10	Aer Lingus	48	8.352	6	0	0	0			
11	Norwegian	28	4.144	6	29	4.292	6			
12	Clickair	28	5.040	4	0	0	0			
13	Condor-City fliegen	21	3.836	5	44	7.656	8			
14	Easyjet Switzerland	19	2.964	2	0	0	0			
15	Jet 2	12	1.776	2	6	888	1			
16	fly niki	11	1.900	1	0	0	0			
17	Iceland Express	8	1.200	3	0	0	0			
18	Transavia	7	1.043	1	11	1.639	1			
19	Blue 1	6	741	2	0	0	0			
20	Sterling	6	756	1	12	1.600	2			
21	Brussels Airlines	6	498	1	0	0	0			
22	Blue Air	4	544	1	3	408	1			
23	Air Italy	4	592	1	0	0	0			
24	Blu Express	0	0	0	4	668	1			
25	Centralwings	0	0	0	6	887	1			
26	DBA	0	0	0	957	115.932	49			
27	Fly nordic	0	0	0	7	1.134	2			
28	Sky Europe	0	0	0	7	931	2			
29	Virgin Express	0	0	0	6	834	1			
Summe		5.031	738.800	595*	4.074	586.202	450	23,5	26,0	32,2

Tabelle 1: **Ranking der Low Cost Carrier nach Anzahl ihrer Flüge (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

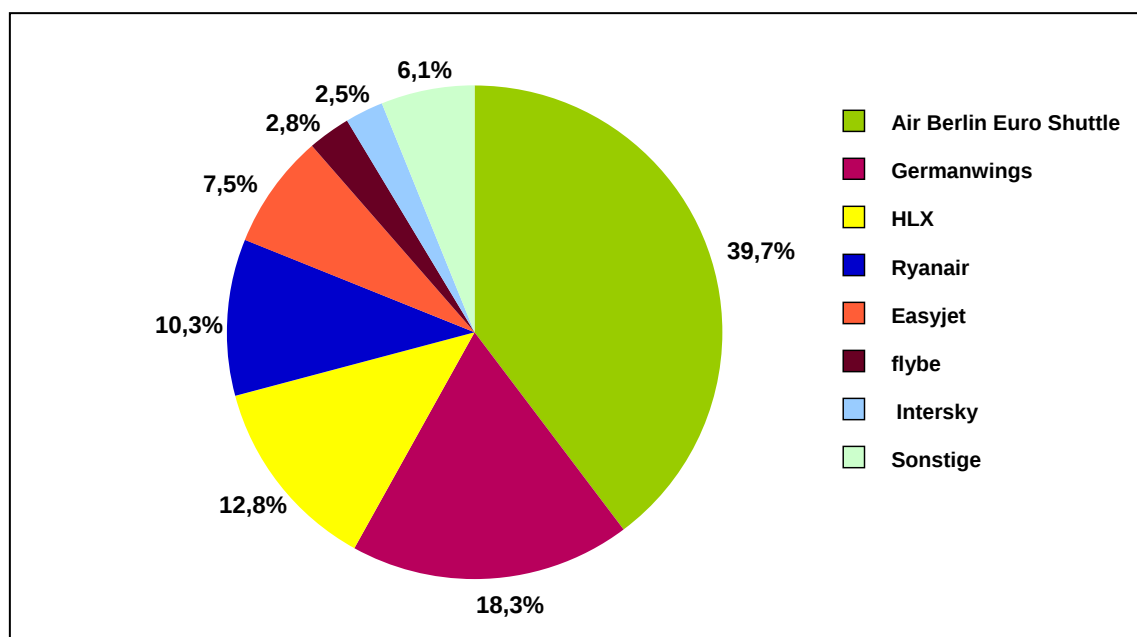


Abbildung 1: **Marktanteile der Low Cost Carrier in Deutschland (nach Anzahl der Flüge in einer Juliwoche 2007)**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland										
		07/2007			07/2006			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	2.003	266.684	110	1.504	186.900	76	33,2	42,7	44,7
2	Spanien	610	107.024	64	524	89.992	46	16,4	18,9	38,1
3	Großbritannien	591	80.179	56	437	69.328	45	35,2	15,7	24,4
4	Italien	486	79.936	97	473	73.322	79	2,7	9,0	22,8
5	Österreich	257	37.274	28	178	24.593	18	44,4	51,6	55,6
6	Schweiz	132	20.534	10	130	18.371	8	1,5	11,8	25,0
7	Frankreich	126	17.732	18	173	23.391	22	-27,2	-24,2	-18,2
8	Irland	95	17.055	14	52	9.522	9	82,7	79,1	55,6
9	Polen	78	13.332	16	92	14.843	18	-15,2	-10,2	-11,1
10	Griechenland	66	10.368	20	38	5.234	8	73,7	98,1	150,0
11	Schweden	63	10.845	10	69	11.220	12	-8,7	-3,3	-16,7
12	Kroatien	60	8.466	20	45	6.170	15	33,3	37,2	33,3
13	Rußland	52	7.488	11	13	1.620	5	300,0	362,2	120,0
14	Lettland	51	6.608	8	12	2.103	2	325,0	214,2	300,0
15	Ungarn	49	7.555	10	51	7.648	10	-3,9	-1,2	0,0
16	Türkei	49	7.328	14	40	5.280	11	22,5	38,8	27,3
17	Portugal	46	7.359	11	31	4.879	7	48,4	50,8	57,1
18	Norwegen	39	6.223	8	44	6.671	8	-11,4	-6,7	0,0
19	Finnland	35	5.908	6	24	3.795	4	45,8	55,7	50,0
20	Dänemark	31	4.758	3	39	5.552	6	-20,5	-14,3	-50,0
21	Litauen	19	2.038	5	0	0	0	100,0	100,0	100,0
22	Tschechien	14	2.100	2	30	4.012	5	-53,3	-47,7	-60,0
23	Serbien	11	1.584	5	0	0	0	100,0	100,0	100,0
24	Rumänien	10	1.546	2	3	408	1	233,3	278,9	100,0
25	Marokko	9	1.638	3	2	360	1	350,0	355,0	200,0
26	Island	8	1.200	3	0	0	0	100,0	100,0	100,0
27	Bulgarien	7	1.038	5	0	0	0	100,0	100,0	100,0
28	Estland	7	1.092	1	7	1.092	1	0,0	0,0	0,0
29	Niederlande	7	1.043	1	35	5.500	2	-80,0	-81,0	-50,0
30	Slovakei	7	1.323	1	14	2.254	3	-50,0	-41,3	-66,7
31	Belgien	6	498	1	12	1.878	2	-50,0	-73,5	-50,0
32	Malta	4	576	2	0	0	0	100,0	100,0	100,0
33	Albanien	1	144	1	1	132	1	0,0	9,1	0,0
34	Ägypten	1	180	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
35	Macedonien	1	144	1	0	0	0	100,0	100,0	100,0
36	Serbien/Monten.	0	0	0	1	132	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	5.031	738.800	568	4.074	586.202	426	23,5	26,1	33,6

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

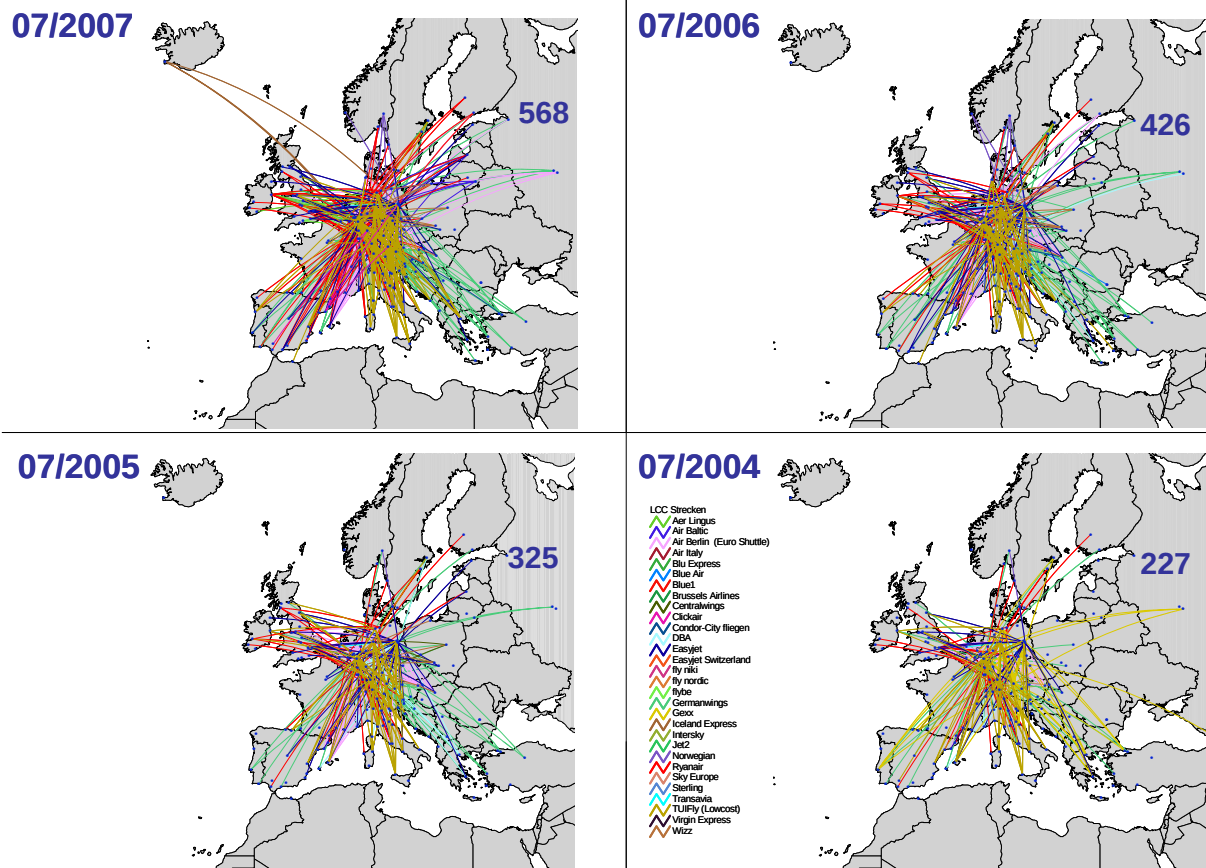


Abbildung 2: Entwicklung des LCC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

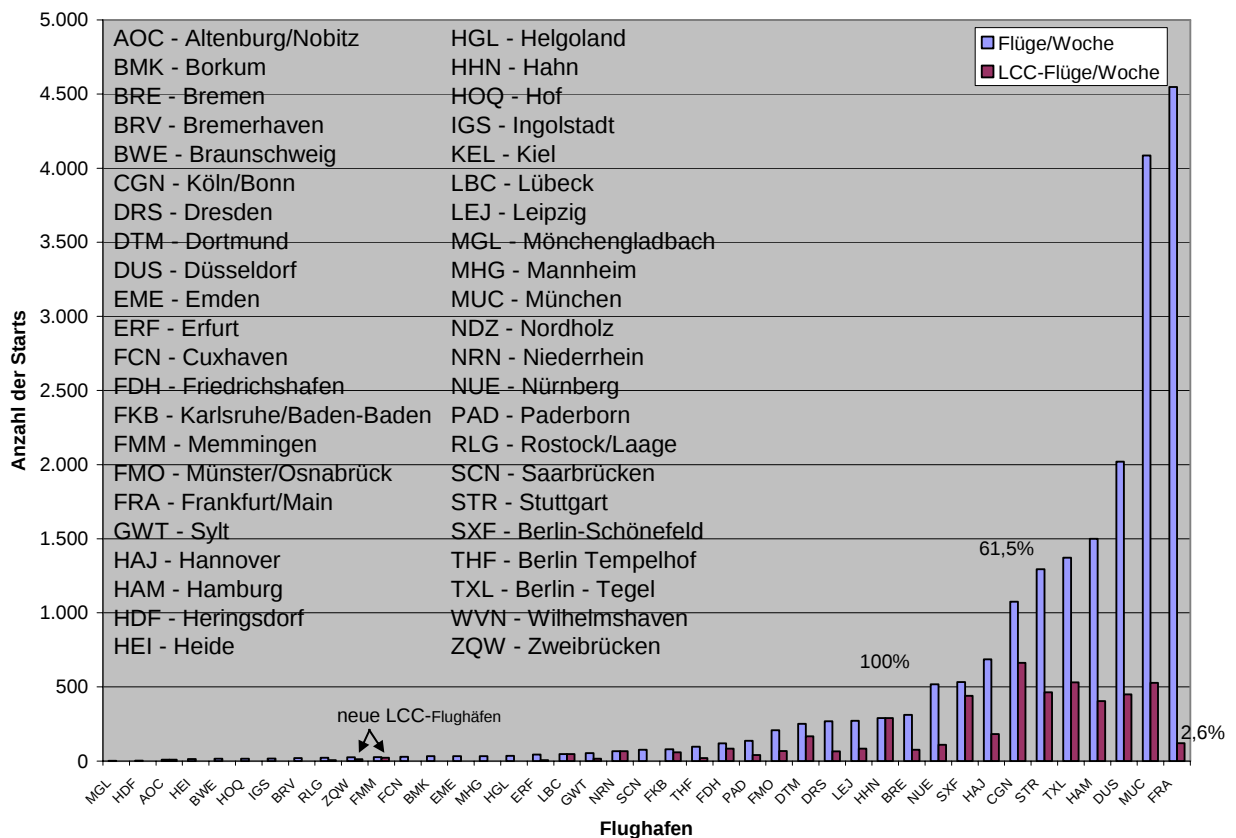


Abbildung 3: Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2007

Fluggesellschaft:	Anzahl der analysierten Strecken	angebotener Durchschnittspreis (€) Sommer 2007	angebotener Durchschnittspreis(€) Sommer 2006
Air Berlin (Euro Shuttle)	126	70,67 €	90,35 €
EasyJet	46	50,74 €	57,41 €
Germanwings	127	52,71 €	46,59 €
HLX	91	47,67 €	56,54 €
Ryanair	91	24,11 €	41,75 €

(Alle Preise zuzüglich Steuern, Gebühren und teilweise Kerosinzuschlag)

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

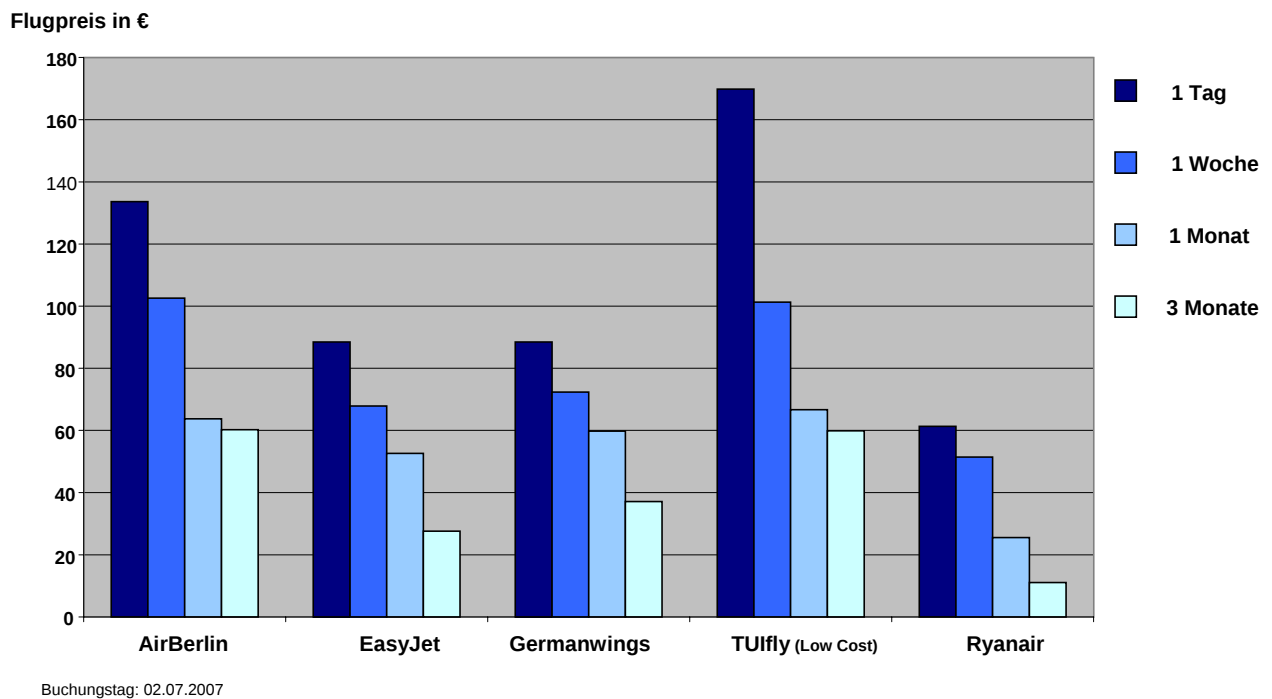


Abbildung 4: **Durchschnittlich angebotene Flugpreise der großen Low Cost Carrier in Deutschland in Abhängigkeit vom Vorausbuchungsdatum; Buchungstag: 02.07.2007**

Low Cost Carrier Markt in Deutschland				
Flughafen	Passagiere 1. Halbjahr 2007		Veränderung %	Anteil LCC an gesamt
	gesamt	LCC		
Berlin gesamt	9.278.745	4.826.689	+ 13,0	52,0%
Köln/Bonn	4.845.377	3.413.084	+ 8,6	70,4%
München	16.005.261	2.520.551	+ 18,8	15,7%
Stuttgart	4.764.857	1.943.676	+ 12,0	40,8%
Düsseldorf	8.160.108	1.895.060	+ 30,6	23,2%
Hahn	1.887.586	1.876.032	+ 17,1	99,4%
Hamburg	5.889.091	1.727.641	+ 14,5	29,3%
Hannover	2.538.211	809.763	+ 5,2	31,9%
Frankfurt	25.555.913	676.170	+ 75,0	2,6%
Dortmund	921.488	612.690	+ 39,0	66,5%
Nürnberg	2.014.532	555.263	+ 2,0	27,6%
Leipzig/Halle	1.070.619	332.396	+ 63,4	31,0%
Dresden	802.829	254.274	+ 0,1	31,7%
Bremen	940.797	231.272	> 100,0	24,6%
Münster/Osn.	678.607	204.117	+ 14,9	30,1%
Erfurt	131.499			
Saarbrücken	117.553			
Gesamt	85.603.073	21.878.678	+ 17,2	25,6%
Niederrhein		266.924	- 1,1	
Lübeck		249.850	- 16,4	
Karlsruhe/Bad.-Bad.		162.885	- 24,5	
Friedrichshafen		92.755	+ 25,6	
Paderborn		73.262	+ 1,8	
Altenburg Nobitz		55.510	+ 40,1	
Memmingen *)		2.539	> 100,0	
Zweibrücken		64.490	> 100,0	
Gesamt		968.215	- 0,2	
IVF + RVV		22.846.893	+ 16,4	

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

*) ab 26.06.2007

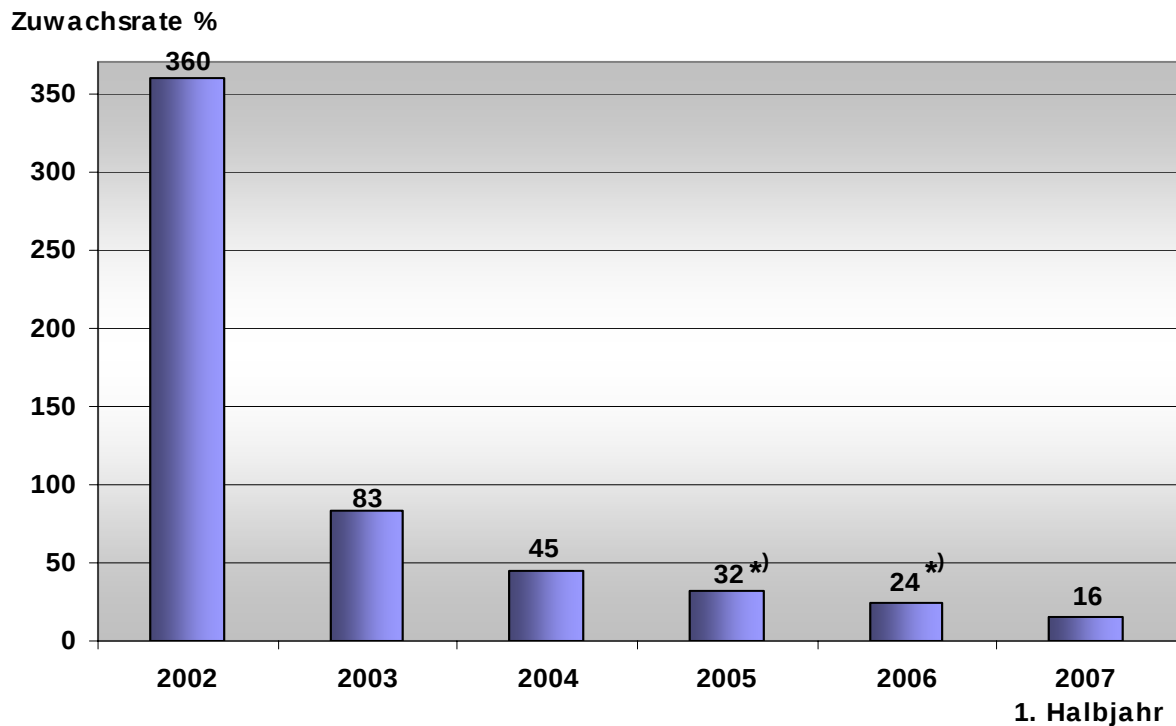


Abbildung 5: Wachstumsraten des LCC Verkehrs in Deutschland

^{*)} nach Bereinigung statistischer Effekte

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Flughafen	LCC Passagiere im innerdeutschen Verkehr 1. Halbjahr 2007	Veränderung %	Anteil LCC am innerdeutschen Originäraufkommen (angenäherte Werte)
Berlin gesamt	1.972.940	+ 17,6	61%
München	1.668.894	+ 26,7	48%
Köln / Bonn	1.158.852	+ 3,1	69%
Hamburg	814.001	+ 19,9	39%
Stuttgart	810.068	+ 11,3	62%
Düsseldorf	738.562	+ 48,7	46%
Dresden	225.366	- 2,4	58%
Nürnberg	224.283	+ 27,3	60%
Leipzig / Halle	200.205	+ 96,1	66%
Hannover	141.020	- 1,8	42%
Münster / Osnabrück	76.111	+ 33,4	44%
Bremen	53.907	+ 61,9	20%
Frankfurt	50.260	- 31,7	3%
Gesamt	8.134.469	+ 17,8	48%
Karlsruhe/Bad.-Bad.	38.266		
Memmingen ^{*)}	1.928		
Zweibrücken	64.490		
IVF + RVV	8.239.153	+ 18,6	

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

^{*)} ab 26.06.2007

Anteile in %

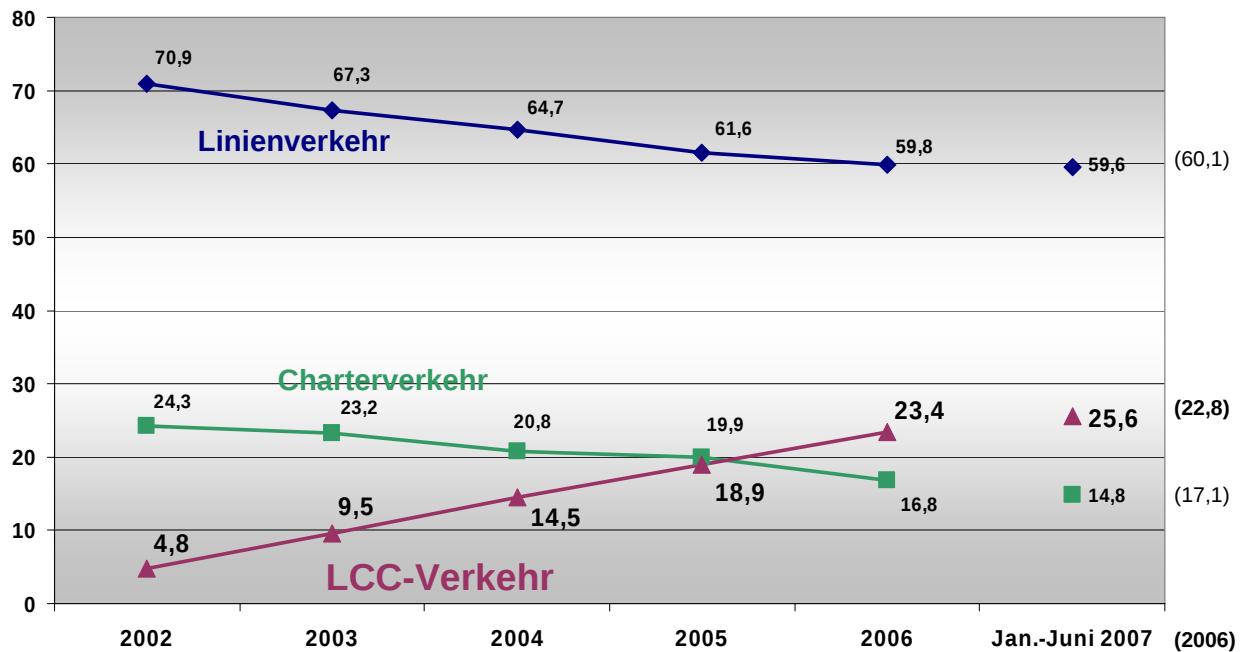


Abbildung 6: Anteil des LCC Verkehrs am Gesamtverkehr (Internationale Verkehrsflughäfen)

Low Cost Carrier Markt in Deutschland			
Ziel- / Herkunftsland	LCC Passagiere 1. Halbjahr 2007	Veränderung %	Anteil LCC am Originäraufkommen (angenäherte Werte)
Spanien	3.489.020	+ 19,9	37%
Großbritannien	2.447.676	+ 8,2	51%
Italien	2.288.963	- 0,7	58%
Österreich	1.138.126	+ 23,4	58%
Schweiz	796.069	+ 16,1	46%
Frankreich	741.899	+ 14,9	31%
Irland	477.402	+ 18,6	71%
Polen	471.811	+ 44,8	58%
Schweden	349.539	- 11,2	44%
Griechenland	251.208	+ 87,1	14%
Ungarn	238.983	- 15,8	49%
Norwegen	232.709	+ 34,5	46%
Russ. Föderation	228.565	> 100,0	26%
Portugal	218.982	+ 33,2	23%
Türkei	213.203	+ 34,0	5%
Kroatien	167.964	+ 14,3	50%
Finnland	165.244	+ 34,3	30%
Dänemark	153.196	+ 22,0	30%
Lettland	124.895	+ 28,6	61%
Tschechische Rep.	79.526	- 12,2	27%
Georgien	68.685	> 100	
Serbien Montenegro	51.830	> 100	10%
Niederlande	46.996	- 70,6	10%
Slowakische Rep.	46.561	- 28,3	58%
Litauen	28.750	> 100	25%
Marokko	25.712	> 100	13%
Rumänien	23.039	> 100	8%
Bulgarien	16.002	> 100	4%
Malta	11.360	> 100	8%
Island	10.608	+ 18,2	15%
Belgien	2.931	- 76,3	1%
Albanien	291	+ 80,7	2%
Gesamt	14.607.740	+ 15,1	37%

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

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07 / 2007		
		Flüge	Sitze	Strecken
1	Ryanair	6.348	1.199.772	876
2	Easyjet	5.459	842.182	487
3	Air Berlin Euro Shuttle	3.151	478.476	273
4	Flybe	3.102	237.642	268
5	Germanwings	1.428	210.276	246
6	Aer Lingus	1.244	231.070	132
7	Meridiana	1.116	152.692	90
8	Vueling	1.066	191.880	106
9	TUIfly (Low Cost)	1.025	155.800	217
10	Norwegian	982	145.336	180
11	bmybaby	938	134.166	106
12	Jet 2	866	146.582	148
13	Sterling	790	116.306	144
14	Clickair	757	136.260	88
15	Air Baltic	747	67.856	123
16	Easyjet Switzerland	658	102.648	74
17	Wizz	626	112.680	162
18	Brussels Airlines	513	65.050	32
19	Sky Europe	502	74.798	146
20	Transavia	471	72.325	83
21	Windjet	360	64.800	52
22	Myair.com	357	41.646	86
23	Blue1	276	29.848	46
24	fly Niki	240	41.096	80
25	Centralwings	226	32.770	72
26	Sky Express	168	20.160	12
27	Intersky	161	8.050	28
28	flybaboo	138	7.236	24
29	Blue Air	136	18.496	38
30	Volareweb	128	23.140	14
31	Fly Nordic	127	20.526	28
32	Sky Europe Hungary	112	16.688	38
33	Iceland Express	102	15.496	30
34	Transavia.France	82	15.252	14
35	Air Italy	75	11.283	21
36	Blu Express	58	9.772	18
37	Condor-City fliegen	42	7.672	10
38	jet4you	33	5.709	7
39	Air Slovakia	15	3.093	8
Summe		34.625	5.266.530	4.607

Tabelle 7: **Ranking der Low Cost Carrier in Europa nach Anzahl ihrer Flüge 07/2007 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

Low Cost Carrier Markt in Europa				
Rang	Land	07/2007		
		Flüge	Sitzplätze	Strecken
1	GB	9.300	1.308.622	824
2	DE	5.031	738.800	568
3	ES	4.514	774.207	530
4	IT	4.177	661.997	551
5	FR	2.032	307.210	284
6	IE	1.671	305.712	183
7	NO	868	131.054	119
8	NL	729	114.349	84
9	CH	692	98.793	83
10	PL	664	110.865	158
11	SE	601	94.232	97
12	BE	502	74.104	47
13	DK	469	66.410	57
14	AT	461	71.244	89
15	PT	441	73.886	68
16	LV	348	38.138	54
17	RU	273	33.552	37
18	GR	242	38.684	88
19	CZ	234	34.476	41
20	FI	234	27.594	34
21	HU	218	34.873	53
22	RO	155	22.151	38
23	HR	150	22.674	51
24	LT	146	15.579	22
25	SK	138	22.330	27
26	TR	76	11.189	23
27	BG	64	8.996	25
28	IS	51	7.748	15
29	EE	49	4.434	7
30	MT	22	3.838	8
31	UA	16	1.360	3
32	RS	14	2.032	7
33	SI	13	2.199	3
34	BY	10	460	2
35	CY	5	856	4
36	AL	4	402	2
37	GE	4	480	1
38	MD	4	600	1
39	AZ	2	256	1
40	MK	1	144	1
Summe		34.625	5.266.530	4.290

Tabelle 8: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Flüge 07/2007. (Angaben jeweils für eine Juliwoche, es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

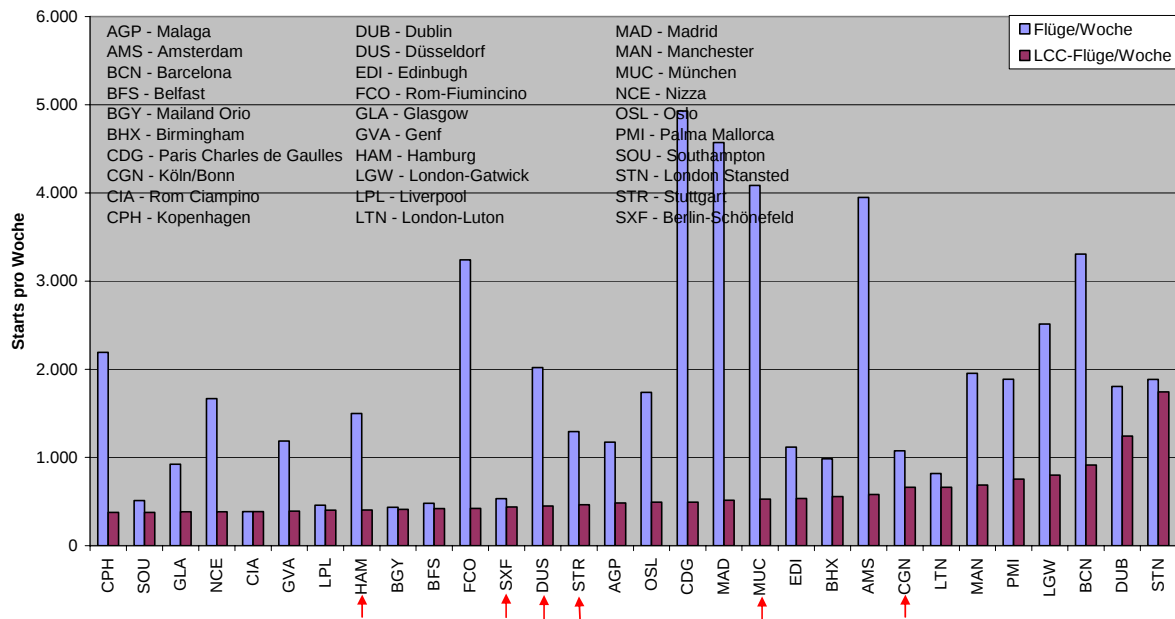


Abbildung 7: Die größten LCC-Flughäfen in Europa nach Flügen pro Woche im Juli 2007

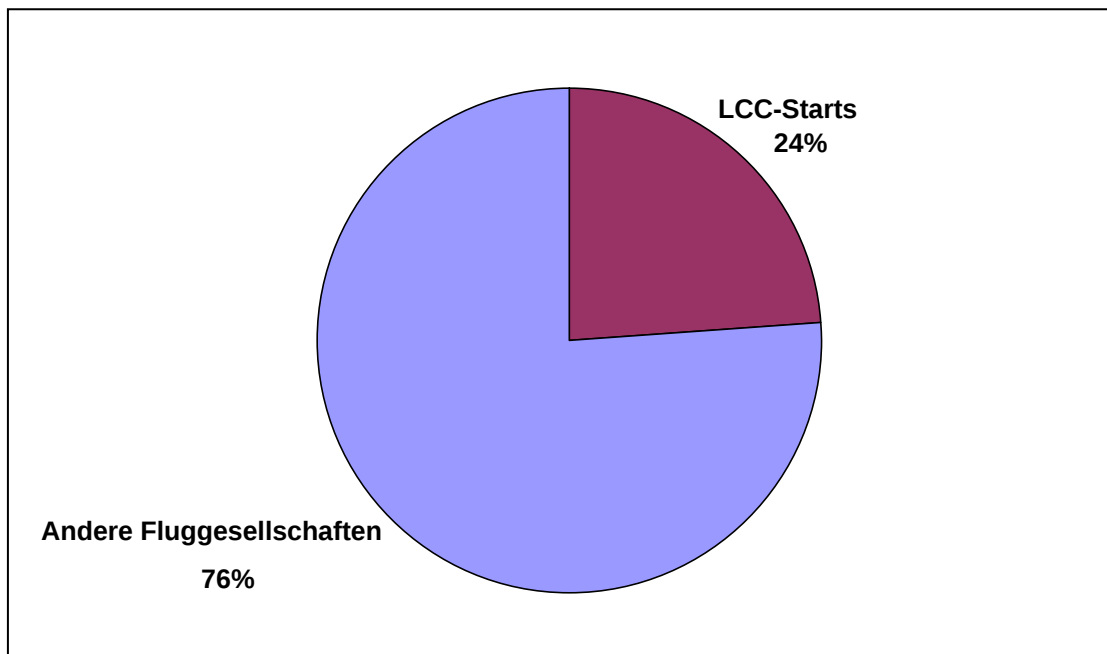


Abbildung 8: Anteile der LCC am europäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2007

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