
Preise für Billigflüge sind gesunken

Die Preise für so genannte Billigflüge sind in diesem Sommer gesunken, liegen aber nach wie vor über dem Niveau vor der Pandemie. Dies geht aus der jüngsten Marktbeobachtung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt hervor, die zweimal im Jahr erfolgt. Im Untersuchungszeitraum im Juli wurden mehr als 4000 Flüge auf über 730 Strecken pro Woche angeboten. Den Markt der Low-Cost-Carrier prägten etwas über ein Dutzend Airlines. Dabei sind verstärkt Tochtergesellschaften- sowohl von Netzwerk-Fluggesellschaften wie auch von bestehenden Low-Cost-Anbietern zu finden. Vier Gesellschaften dominieren mit 94 Prozent den deutschen LC-Markt von und nach Deutschland.

Die größte Fluggesellschaft ist dabei Eurowings mit über 2000 Flügen pro Woche im Juli 2023. Diese konzentrieren sich im Wesentlichen auf Düsseldorf (mehr als 100 Strecken und rund 650 wöchentliche Starts), Köln, Stuttgart und Hamburg. Es folgt Ryanair mit rund 1.100 Flügen pro Woche. Diese Gesellschaft bietet ihre Flüge zum großen Teil von Berlin (rund 280 Flüge) und Köln (knapp 190 Flüge) aus an. Insgesamt startet Ryanair von 14 deutschen Flughäfen. Auch Easyjet hat ihr größtes Angebot am Flughafen Berlin (255 Flüge). Wizz dagegen ist am stärksten in Dortmund (115 Flüge pro Woche) und Memmingen (89 Flüge) vertreten.

Wie bereits im Vorjahr lagen die beliebtesten Reiseziele in Spanien, Italien und Deutschland. Nahezu neun von zehn der 735 unterschiedlichen LC-Strecken werden nur von einer Airline angefliegen. Lediglich auf wenigen aufkommensstarken Strecken, wie zum Beispiel nach Palma de Mallorca gibt es mehrere Wettbewerber.

„Die Flugpreise sind in den meisten Fällen deutlich teurer als 2019, aber wiederum günstiger als im Vorjahr“, erklärt Studienleiter Dr. Peter Berster. „Die ermittelte Preisspanne liegt im Herbst 2023 auf einem Niveau von rund 58 bis 102 Euro bei den Durchschnittspreisen der betrachteten Fluggesellschaften Ryanair, Easyjet, Eurowings und Wizz. Vor einem Jahr lag diese noch deutlich höher bei 68 bis 119 Euro.“ So lag beispielsweise bei der im Schnitt günstigsten Fluggesellschaft Wizz der durchschnittlich angebotene Flugpreis im Herbst 2019 noch bei rund 44 Euro. 2022 betrug dieser Durchschnittspreis bei 68 Euro und 2023 liegt der Wert nun bei 58 Euro. Während der Flugendpreis für eine kurzfristige Reise am nächsten Tag mittlerweile mehr als 300 Euro betragen kann, kostet ein Flug, der erst in drei Monaten stattfindet, im Durchschnitt nur etwa 40 bis 57 Euro. Der Anteil der Low-Cost-Verkehre liegt europaweit bei rund 35 Prozent und damit deutlich höher als in Deutschland, wo er aktuell deutlich unter 30 Prozent beträgt und im Vor-Corona-Jahr 2019 noch 33 Prozent betrug.

Größter Flughafen mit den meisten Low-Cost-Angeboten in Europa ist Barcelona mit rund 2300 Starts in einer Woche im Juli, die größte Agglomeration ist London mit rund 5000 Angeboten. Während am Hubflughafen London-Heathrow, ähnlich wie in Frankfurt, so gut wie keine Low-Cost-Angebote vorzufinden sind, liegt der Anteil in London-Stansted bei über 90 Prozent. Aber auch an einigen Hubflughäfen gibt es Low-Cost-Angebote. So liegt zum Beispiel in Amsterdam der Anteil bei rund 21 Prozent.

Typische Flugzeuge sind dabei Modelle der Baureihen Airbus A319, 320 und 321 sowie die Boeing 737. Es werden im Low-Cost-Verkehr im Mittel 178 Sitze pro Flug angeboten. Die Zahl der angebotenen Sitze pro Flug ist damit höher als im klassischen Linienverkehr in Europa, wo rund 140 bis 150 Sitze pro Flug angeboten werden.

Die Fluggesellschaften gestalten ihr Low-Cost-Angebot oft sehr unterschiedlich. Dadurch lassen sich laut DLR auf Kundenseite nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren: beispielsweise ein niedriger Preis und seine generelle Verfügbarkeit oder ein Direktvertrieb über das Internet. Zunehmend wird die Tendenz zu sich vermischenden Geschäftsmodellen bei den Fluggesellschaften sichtbar.

Die vom DLR-Institut für Luftverkehr im Low Cost Monitor betrachteten Fluggesellschaften

werden nicht aufgrund ihres Geschäftsmodells identifiziert, sondern sind solche, die eine hohe Anzahl von Angeboten im Niedrigpreissegment des Gesamtmarktes aufweisen. Typisch für das aktuell betrachtete Low Cost Preissegment bleiben die niedrigen Preise, ein großes buchbares Angebot und die in Abhängigkeit von der Vorausbuchungsdauer große Spreizung zwischen dem billigsten und dem teuersten Tarif.

Auf der Betriebsseite zeigt sich, dass Low-Cost-Fluggesellschaften auf den Punkt-zu-Punkt Verkehr setzen und dabei oftmals nur mit einem Flugzeugtyp und verschiedenen Flughäfen als Basen operieren. Im Gegensatz dazu stehen Netzwerk-Fluggesellschaften, welche die gesamte Palette an Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen mit Umsteigeverkehren über ein festes Flughafen-Drehkreuz anbieten sowie Touristik-Fluggesellschaften, die eng mit Reiseveranstaltern kooperieren. (aum)

Bilder zum Artikel



Zwei Flugzeuge der Low-Cost-Airlines Wizz und Ryanair.

Foto: Autoren-Union Mobilität/DLR/Mark Harkin
