
Mehr Billigflüge auf weniger Strecken

Das Angebot an günstigen Flugreisen lag im Winter und Frühjahr höher als vor einem Jahr, die Zahl der Zielflughäfen ging hingegen zurück. Dies geht aus der halbjährlichen Low-Cost-Carrier-Analyse des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) hervor.

Während das gesamte Flugangebot in einer exemplarischen Woche im Winterflugplan 2024 in Deutschland, gegenüber dem Vorjahr um rund fünf Prozent angestiegen ist, ist das Angebot der Gesellschaften, die im „Billigflieger“-Markt tätig sind, nur um drei Prozent gewachsen. Dabei liegt die Anzahl der Low-Cost-Strecken sogar fast vier Prozent unter dem Wert von 2023. Dies liegt unter anderem auch daran, dass es in der Vergangenheit ein größeres innerdeutsches Angebot gab, das in diesem Jahr reduziert worden ist.

Im Winter/Frühjahr 2024 waren 13 Fluggesellschaften in Deutschland tätig, die dem Low-Cost-Carrier-Markt zugeordnet werden können. Dabei gibt es bei einigen Gesellschaften verstärkt die Tendenz zur Gründung von Tochtergesellschaften. Die größte Gesellschaft mit den meisten Günstigflügen ist Eurowings, gefolgt von Ryanair und Wizz. Zusammen mit Easyjet haben diese vier Gesellschaften einen Marktanteil von rund 93 Prozent der untersuchten Flugreisen. Während Ryanair und Wizz ihr Angebot gegenüber dem letzten Jahr ausgebaut haben, gibt es bei Easyjet einen Rückgang.

Die betrachteten Anbieter kamen im Low-Cost-Segment in der untersuchten Januar-Woche auf rund 2100 Starts und 466 unterschiedliche Strecken. Angeflogen wurden Ziele in mehr als 40 Länder. An der Spitze steht Spanien vor Deutschland, Großbritannien und Italien. Während das Angebot nach Spanien um neun Prozent stieg, ging das innerdeutsche Angebot um fünf Prozent zurück. Die meisten Low-Cost-Angebote fanden sich am Flughafen Berlin. Dahinter folgen die Flughäfen Düsseldorf, Hamburg und Köln. Kleinere Flughäfen wie Dortmund, Weeze oder Memmingen konnten ihr Angebot deutlich ausbauen und spielen wieder eine größere Rolle. Größte europäische Billig-Airline bleibt Ryanair mit fast 15.000 geplanten Starts in einer Januarwoche 2024. Das Flugangebot liegt europaweit rund fünf Prozent über den Vorjahreswerten und sogar 15 Prozent über den Werten aus dem Jahr 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie. Insgesamt gab es rund 35.500 Starts von Gesellschaften mit Low-Cost-Angeboten in Europa und circa 6200 Strecken in dem betrachteten Zeitraum.

Größter Flughafen mit den meisten Billigflug-Angeboten in Europa ist Barcelona mit rund 1750 Starts pro Woche, die größte Zusammenballung findet sich in London mit rund 3000 Angeboten. Während am Hubflughafen London-Heathrow, ähnlich wie in Frankfurt, so gut wie keine Low-Cost-Angebote zu finden sind, liegt der Anteil beispielsweise in Amsterdam bei rund 15 Prozent.

Im gesamten europäischen Flugverkehr haben die Low Cost Carrier einen Anteil von 30 Prozent. Rund 70 Prozent der europäischen Flüge werden vorwiegend von eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Der Low-Cost-Verkehr auf der Langstrecke ist im Winter 2024 im Vergleich zu 2019 immer noch sehr gering.

Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug liegen bei den Fluggesellschaften zwischen 66 und 110 Euro. Da die Erhöhung der Luftverkehrssteuer zum 1. Mai in den untersuchten Zeitraum fiel, lässt sich kein direkter Vergleich zum Vorjahr ziehen.

Die Fluggesellschaften gestalten ihr Low-Cost-Angebot oft sehr unterschiedlich. Dadurch lassen sich auf Kundenseite nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien finden: beispielsweise ein niedriger Preis und seine generelle Verfügbarkeit oder ein Direktvertrieb über das Internet. Zunehmend wird die Tendenz sich vermischender Geschäftsmodelle bei sichtbar. Die vom DLR im Low-Cost-Monitor betrachteten Airliens 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, ihre generelle

Verfügbarkeit und der in Abhängigkeit von der Vorausbuchungsdauer große Unterschied 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 Flugzeugmuster 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



Eurowings.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lufthansa
