

Billigflieger weiten Angebot in Deutschland massiv aus

In der Sommersaison 2017 sind die Preise für günstige Flugtickets noch einmal gefallen, begleitet von einem massiven Ausbau der Billigflieger in Deutschland. Eurowings erweiterte das Netz bereits vor der Air Berlin-Insolvenz mit der Übernahme zahlreicher Flugzeuge und etablierte dabei eine neue Basis in München. Mit 52 Prozent ist Eurowings Marktführer in Deutschland. Auch Konkurrent Ryanair baute die Flotte massiv um fast 14 Prozent aus und ist in Europa mit einem Marktanteil von 25 Prozent größter Low Cost Carrier. Deutlich wächst auch das Angebot nach Übersee durch neue Konzepte und Flugzeugmodelle. Diese Ergebnisse stehen im nun erschienenen "Low Cost Monitor 2/2017" des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Der Bericht wird seit 2006 jeweils im Frühling und Herbst veröffentlicht.

„In Deutschland liegt das Angebot von Ryanair als Vorreiter besonders günstiger Flugpreise mittlerweile auf dem zweiten Platz der Low Cost Carrier mit einem neuen Rekord von 243 Strecken“, sagt Studienleiter Dr. Peter Berster vom DLR-Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr in Köln. Die irische Airline bietet gegenüber dem Vorjahr 50 neue Verbindungen ab Deutschland an. Berster: „Davor behauptet sich deutlich die Eurowings/Germanwings mit 368 verschiedenen Strecken in und ab Deutschland, die ebenfalls rund 50 neue Strecken in ihren Flugplan aufnimmt, wobei auch einige Lufthansaverbindungen ab München zusätzlich von der Eurowings bedient werden.“ 90 Strecken bietet die Easyjet und 73 Strecken die Wizz an. Zusammengefasst verzeichnet der günstige Flugverkehr ab Deutschland ein deutliches Plus von 14,8 Prozent von 700 auf jetzt insgesamt 802 Strecken. Besonders profitieren davon Fluggäste, die Reiseziele in Spanien, Italien oder Griechenland haben. Der Anteil des Low Cost Segments am Flugverkehr von deutschen Flughäfen liegt mittlerweile bei 25 Prozent.

„Die anhaltend hohe Dynamik im Markt führt erneut zu fallenden Preisen bei den Günstigfliegern gegenüber dem Vorjahr“, erklärt Berster. „Die ermittelte Preisspanne ist in diesem Herbst auf einen Tiefststand von rund 35 bis 97 Euro gefallen nach 40 bis 105 Euro im Herbst 2016 und 45 bis 115 Euro im Herbst 2015.“ Durch einen weiter relativ niedrigen Kerosinpreis und einen anhaltenden Wettbewerb mit mehr als einem Low Cost-Anbieter auf mittlerweile knapp 100 Strecken ab Deutschland bleiben die Preise im Rückblick niedrig. Ryanair und Wizz haben trotz weiter verstärkter Präsenz an Großflughäfen die Preise erneut gegenüber dem letzten Jahr gesenkt und den Trend fallender Ticketpreise gestärkt“, so Berster. „Abzuwarten bleibt, wie sich die Übernahme der Air Berlin auf die Preisentwicklung in der kommenden Wintersaison auswirken wird.“

Die angegebene Preisspanne fasst die durchschnittlichen Brutto-Flugpreise für eine repräsentative Auswahl an Flugstrecken der in Deutschland bedeutendsten Low Cost-Airlines Eurowings/Germanwings, Ryanair, Easyjet und Wizz zusammen. Die Durchschnittspreise werden im Low Cost Monitor auf Grundlage verschiedener Vorausbuchungszeiträume von einem Tag bis zu drei Monaten ermittelt.

Beeindruckend fällt das Wachstum der günstigen Flugangebote an den zwei Großflughäfen Berlin-Schönefeld und Düsseldorf aus. „Berlin-Schönefeld weist, getrieben durch das massive Engagement von Ryanair, ein Plus von 16 Prozent auf und kommt mittlerweile auf 705 Starts pro Woche“, erklärt Berster. „Der Flughafen Düsseldorf legt ebenfalls um 16 Prozent zu, unter anderem durch einen Ausbau des Angebots bei Eurowings und „flyBe“ sowie den Markteintritt von Norwegian, womit sich die wöchentlichen Abflüge von 640 auf 740 Starts pro Woche gesteigert haben.“

Ein besonders starkes Wachstum gab es in Nürnberg von 63 Starts im Sommer 2016 auf

143 Starts in diesem Jahr. „Entscheidend ist hier die Wachstumsdynamik bei Ryanair und Eurowings, die ihre wöchentlichen Flüge von 11 auf 58 sowie von 40 auf 60 gesteigert haben“, so Berster weiter. Damit kommt Nürnberg auf einen Low Cost Anteil von rund 30 Prozent. Erstmals wird seit diesem Jahr auch der Flughafen Frankfurt von Ryanair und Wizz angefliegen. Europaweit punkten die Flughäfen Barcelona, London und Dublin mit dem größten Angebot im Low Cost Verkehr.

Norwegian und Eurowings bauen ihr Angebot an günstigen Flugtickets im Langstrecken-Geschäft kräftig aus. Die skandinavische Billig-Airline verdoppelte sogar ihr Angebot an Interkontinental-Flügen gegenüber dem Vorjahr. Auf den Großflughäfen London, Paris, Kopenhagen und Stockholm wird so um Passagiere der klassischen Allianzfluggesellschaften geworben. Mit modernem kleinerem Fluggerät werden inzwischen aber auch Sekundärflughäfen auf beiden Seiten des Atlantiks, wie beispielsweise Edinburgh in Europa oder Providence in den USA bedient.

Eurowings ist seit November 2015 mit Flugangeboten nach Asien und Amerika in den Markt eingestiegen und agiert bisher im Low-Cost-Geschäft auf der Langstrecke konkurrenzlos vom Flughafen Köln/Bonn. Mit Aufgabe der Langstrecke von Air Berlin ab Düsseldorf will Eurowings ab November 2017 darüber hinaus auch von Düsseldorf Ziele in der Karibik anfliegen.

Europaweit bauen Ryanair und Easyjet ihre Marktführerschaft weiter aus. Ryanair unterhält mittlerweile fast 3000 Verbindungen auf dem Kontinent und Easyjet folgt mit knapp 1600 Strecken. Auch der Wettbewerb unter den Günstigfliegern in Europa nimmt weiter zu. Mittlerweile gibt es mehr als 1300 Strecken, auf denen zwei oder mehr Anbieter fliegen. Um den Angebotsausbau bewältigen zu können, verfügt Ryanair mittlerweile über eine Einheitsflotte von mehr als 400 Flugzeugen des Typs Boeing 737 mit 189 Sitzplätzen, ein Plus um 14 Prozent zum vergangenen Jahr. Easyjet vergrößerte die eigene Flotte im gleichen Zeitraum um zehn Prozent.

Auch Norwegian hat den eigenen Flugzeugpark stark ausgebaut. Hierzu zählen neben rund 120 Flugzeugen des Flugzeugtyps B737 zusätzlich achtzehn Flugzeuge des modernen Langstreckenmodells Boeing 787, die im Interkontinentalverkehr nach Asien und Amerika eingesetzt werden. Ganz neu hinzugekommen sind in diesem Sommer Flugzeuge des Typs Boeing 737Max8, eine Langstreckenversion der Boeing 737, die besonders von kleineren Flughäfen aus Interkontinentalverbindungen ermöglicht.

Die Airlines gestalten ihr Low Cost Angebot oft sehr unterschiedlich. Dadurch lassen sich 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 sich vermischender Geschäftsmodelle bei den Airlines sichtbar. Während Ryanair verstärkt auch an Großflughäfen tätig wird und durch Verkauf von Zusatzpaketen versucht, Premiumkunden anzusprechen, greifen Chartercarrier sowie etablierte Fluggesellschaften über Tochtergesellschaften oder eigene Angebote zunehmend in den Markt der preisgünstigen Flugangebote ein.

In Deutschland hat Lufthansa bis zum Jahr 2017 alle ihre innerdeutschen und europäischen Flüge außer am Drehkreuzflughafen Frankfurt an die Tochtergesellschaft Germanwings abgegeben, die jedoch seit Anfang November 2015 in eine weitere Tochtergesellschaft Eurowings integriert wird.

Die vom DLR 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. Darüber hinausgehende Aussagen über das jeweilige Geschäftsmodell abzuleiten, ist wegen der zunehmenden Hybridisierung der Geschäftsmodelle nicht mehr eindeutig möglich. Im Low

Cost Monitor nicht berücksichtigt ist die Fluggesellschaft Air Berlin, die im August 2017 Konkurs angemeldet hat. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Foto: Auto-Medienportal.Net/DLR

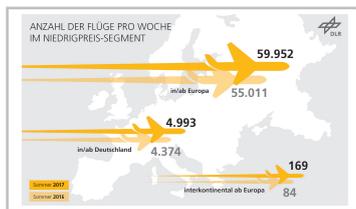


Foto: Auto-Medienportal.Net/DLR

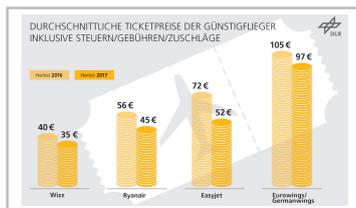


Foto: Auto-Medienportal.Net/DLR