

Bilder: Flughafen Hahn

JÜNGERE ENTWICKLUNGEN VON LOW-COST-CARRIER-ANGEBOTEN IN DEUTSCHLAND

32

Noch bis vor kurzem wurde von Seiten der traditionellen Linienfluggesellschaften auch öffentlich die Meinung geäußert, dass Low Cost Carrier (LCC) nur Marktnischen bedienen und darüber hinaus in Zukunft keine bedeutende Rolle spielen würden. Die tatsächliche Verkehrsentwicklung war eine andere: Nach vielen Jahren starken Wachstums war das Passagieraufkommen der deutschen Verkehrsflughäfen seit dem Jahr 2000 insgesamt rückläufig. Dieser Verkehrsrückgang betrifft primär die traditionellen, in Hub-and-Spoke-Netzen anbietenden Linienfluggesellschaften, die LCCs sind in diesen wenigen Jahren „ungebremst“ gewachsen. Ist somit die Preissensibilität der Nachfrager so gestiegen, dass der Verkehr sich nur noch auf Billigdienste nach dem Muster von Ryanair oder Germanwings konzentriert und die „klassischen“ Liniendienste meidet? Oder erschließen LCCs eine neue Klientel, die bislang von den etablierten Carriern aus Kostengründen noch nicht bedient werden konnte?

Hauptmerkmale von Low-Cost-Carriern

Zwar existieren klare Trennungslinien zwischen traditionellen Fluggesellschaften und den meist neu gegründeten LCCs, es gibt aber auch Graubereiche, in denen Flugdienste zu niedrigen Tarifen und ohne Zusatzleistungen sowohl von Billigfluggesellschaften neuerer Ausprägung wie auch lange etablierten Fluggesellschaften angeboten werden. In jedem Fall zeichnen sich

erstere durch „No-Frill-Dienste“ zwischen ausgewählten europäischen Städten aus, deren Preise sowohl in Relation zu denen traditioneller Netzcarrier als auch absolut gesehen als niedrig angesehen werden. Das primäre Geschäftsziel von LCCs ist es, „Sitz-km“ zu sehr geringen Stückkosten zu produzieren, um sie entsprechend preiswert mit Wettbewerbsvorteil gegenüber den anderen Fluggesellschaften am Markt anzubieten und abzusetzen.

Um niedrige Stückkosten zu realisieren, müssen Billigfluggesellschaften in allen Phasen des Betriebs auf strikte Kostenkontrolle achten. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist Einfachheit der Produktion in allen Phasen. Dieses Erfolgskriterium bezieht sich auf

- » die Netzstruktur mit Punkt zu Punkt-Verbindungen relativ kurzer Distanz,
- » eine einheitliche Flotte,
- » Direktmarketing via Internet,
- » Vermeidung von (für die Passagiere) kostenlosen Zusatzleistungen vor, während und nach dem Flug,
- » Weglassen von Flugscheinen und Reservierungsdiensten,
- » einfache Bodenverkehrsdienste am Flughafen,
- » die Auswahl geeigneter Flughäfen mit genügend hoher Kapazitätsreserve bzw. niedriger Auslastung, so dass Flughafenbetreiber ein Interesse haben, Fluggesellschaften an sich zu ziehen und eher geneigt sind, Nachlässe ihrer Gebühren zu gewähren,
- » und auf andere Bereiche des Betriebs und der Verwaltung.

Ryanair, die größte Billigfluggesellschaft in Europa, und andere Carrier haben mittlerweile bewiesen, dass dieses Geschäftsmodell nachhaltig und zukunftsfähig ist. Studien wie z. B. von Doganis (2001) und von Hansson und anderen (2002, 2003) haben gezeigt, dass LCCs mit spezifischen Kosten, die bei etwa der Hälfte der Kosten der Netzcarrier liegen, kommerziell erfolgreich anbieten können. Mehr als ein Drittel des Kostenunterschieds rührt von der schlanken und simplen Produktion der LCCs, mit den daraus resultierenden Produktivitätsgewinnen beim Einsatz des Fluggeräts und der Besatzungen.

LCCs verfolgen andere Preisstrategien als Netzcarrier traditioneller Art. Sie offerieren Niedrigpreise nur für bestimmte Sitzkontingente in weitem Vorlauf der zu buchenden Flüge und erhöhen diese Preise mit näher rückendem Flugdatum, abhängig von der jeweiligen Buchungslage, so dass mittels des Instruments des „Yield Managements“ für möglichst hohe Auslastung der Flüge gesorgt wird.

Entwicklung der Netze und Flugangebote von Low-Cost-Carriern in Deutschland

Viel später als in den USA und im Verkehr zwischen Irland und England haben LCCs in Deutschland Fuß gefasst, von einem Netz mit LCC-Angeboten kann eigentlich erst seit dem Herbst 2002 gesprochen werden, als zusätzlich zu den Diensten der Deut-

schen BA im Inland und den Ryanair-Diensten von Hahn Germanwings und Hapag Lloyd Express von Köln/Bonn aus in das LCC-Geschäft einstiegen. Im Herbst des Jahres 2004 wurden 214 Strecken in Deutschland sowie von und nach Deutschland von LCCs bedient (s. Abb. 1), zwei Jahre zuvor waren es erst 26 Strecken.

Aus **Abb. 1** ist auch ersichtlich, dass LCCs ihre Netze in anderer Weise entwickeln als etablierte Netzcarrier. Während letztere in der Vergangenheit Hub-and-Spokes-Netze von den Hauptstädten oder großen Agglomerationen mit weiteren Direktdiensten zwischen nachfragestarken Stadtregionen aufgebaut haben, erweitern LCCs ihre Netze vornehmlich von einmal etablierten Knoten aus zu Zielen, die zwar auch eine gewisse Nachfragestärke aufweisen müssen, die jedoch häufig nicht zu den größten Zentren oder Stadtregionen zählen. Ein Extrembeispiel als Netzknoten ist der Flughafen Frankfurt-Hahn, dessen näheres Umfeld durch ländlichen Raum gekennzeichnet ist, der dennoch von Ryanair erfolgreich als zentraler Flughafen für die Dienste von und nach Deutschland betrieben wird.

Bei der Netzentwicklung achten LCCs nicht nur auf das betriebswirtschaftlich essentielle Nachfragekriterium, sondern berücksichtigen auch die Wettbewerbsintensität mit anderen LCCs. **Abb. 2** zeigt die Netze der beiden größten LCCs Ryanair und Easyjet, die sie von ihren Standorten in Deutschland im September 2004 vorgehalten haben. Bei insgesamt ca. 30 Strecken sowohl von Ryanair als auch von Easyjet fällt unmittelbar auf, dass auf keiner dieser Strecken beide Carrier zugleich anbieten, ähnliches zeigt sich im Netzbild der primär von Köln/Bonn aus anbietenden Gesellschaften Germanwings und Hapag Lloyd Express. Die Aufbauphase der LCC-Angebote war demnach auch durch Netze gekennzeichnet, deren Strecken in vielen Fällen nur durch eine Fluggesellschaft bedient wurden. Mit zunehmender Netzdichte wird sich diese Strategie der Vermeidung des direkten Wettbewerbs nicht aufrechterhalten lassen.

In **Abb. 3** ist die Nutzung der deutschen Verkehrsflughäfen durch LCCs im Sommer des Jahres 2004 in der Rangfolge der Verkehrsbedeutung aufgezeigt. Es ist sogleich erkennbar, dass der ver-

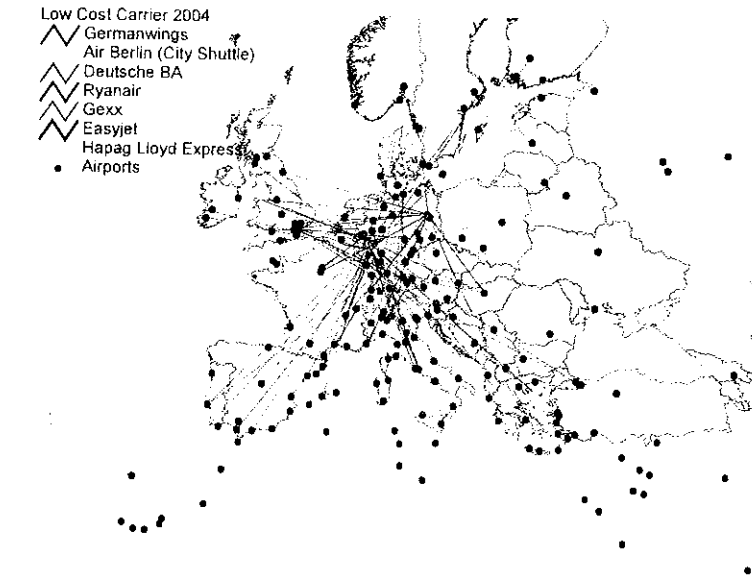


Abb. 1: Strecken der Low-Cost-Carrier in/ab Deutschland 2004
Quelle: OAG-Daten für die 3. Juliwoche, DLR

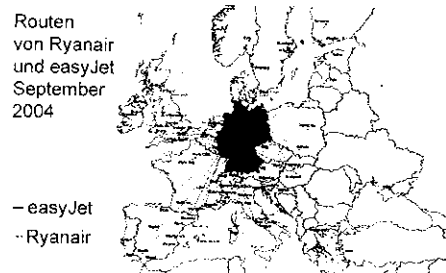


Abb. 2: Netze von Ryanair und Easyjet von Flughäfen in Deutschland, Quelle: Flugpläne, September 2004

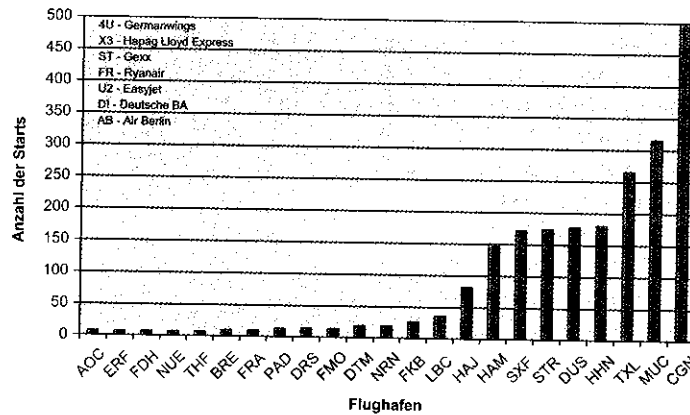


Abb. 3: Anzahl der wöchentlichen Starts von Low Cost Carriern von Flughäfen in Deutschland 2004
Quelle: OAG-Daten für die 3te Juliwoche 2004 (LCC: 4U, X3, ST, FR, U2, DI, AB nur City Shuttle)

kehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt (FRA), mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 50 Mio. Passagieren im Jahre 2004 im LCC-Verkehr so gut wie keine Rolle spielt. Die drei für LCCs wichtigsten Flughäfen sind Köln/Bonn (CGN), München (MUC) und Berlin-Tegel (TXL), gefolgt von einer zweiten Gruppe bestehend aus Hahn (HHN), Düsseldorf (DUS), Stuttgart (STR), Berlin-Schönefeld (SXF) und Hamburg (HAM). Alle an-

deren Flughäfen wurden im Jahre 2004 noch deutlich weniger von Billigfluggesellschaften bedient.

Insgesamt haben die LCCs in der ausgewählten Juliwoche 2206 Flüge von den deutschen Verkehrsflughäfen und damit etwa 13 % des gesamten Flugbewegungsaufkommens angeboten. Dieser Marktanteil stellt einen Augenblickswert dar, er hat sich in nur fünf Jahren ▶

seit April 1999, als Ryanair auf dem Flughafen Hahn in Deutschland mit LCC-Diensten begonnen hat, sehr dynamisch gesteigert und wird sich wahrscheinlich ähnlich weiter entwickeln. Schätzungen von Binggeli (2003), Tretheway (2003) und Urbatzka und Wilken (2003) gehen davon aus, dass LCCs aufgrund ihres starken Nachfragestimulierungseffekts mittelfristig einen Marktanteil von 40 % und mehr erreichen können, dabei wird sich die klare Unterscheidung von Billigfluggesellschaften und traditionellen Netzcarriern verwischen, da letztere gezwungen sein werden, sich im Kurz- und Mittelstreckenbereich den Low-Cost-Diensten auf Grund ihrer Preisgünstigkeit anzupassen.

34

Die Dynamik des Angebotswachstums im LCC-Markt Deutschlands wird auch durch **Abb. 4** verdeutlicht. Bis zum Jahr 2002 waren LCCs in Deutschland eine Randerscheinung, im Jahre 2002 traten die DBA und Ryanair erstmalig mit nennenswerten Flugdiensten im innerdeutschen (DBA) und europäischen (Ryanair) Verkehr auf. Bis dato sind sowohl die Zahl der Fluggesellschaften als auch ihre Netze und Bedienungsfrequenzen deutlich gestiegen, so dass im Juli 2004 insgesamt 2206 wöchentliche Flüge von hauptsächlich 7 Gesellschaften auf 214 Strecken angeboten worden sind.

In **Abb. 5** wird das Wachstum der LCC-Angebote ins Verhältnis zur Entwicklung der Flüge der Lufthansa gesetzt. Es ist erkennbar, dass die LCCs ihre Angebote insb. in einer Zeit (2002 und 2003) deutlich erweitert haben, als die Lufthansa und andere Netzcarrier ihre Angebote infolge des World-Trade-Center-Attentats, der weltweiten ökonomischen Stagnationsphase und der Kriegereignisse im Irak zurücknehmen mussten. Auf der anderen Seite zeigt sich, dass zwischen dem Flugaufkommen der LH (in 2001 noch ca. 8000 Starts pro Woche) und denen der LCCs noch ein deutlicher Größenunterschied besteht: Keine der LCCs erreichte mehr als 10 % des Aufkommens der Lufthansa.

Preise von LCC-Diensten

Der Schlüsselfaktor, Kunden für Billigflüge zu gewinnen, ist ein niedriger Preis für diese Dienste. Die Vermarktung von Billigflügen durch LCCs hat

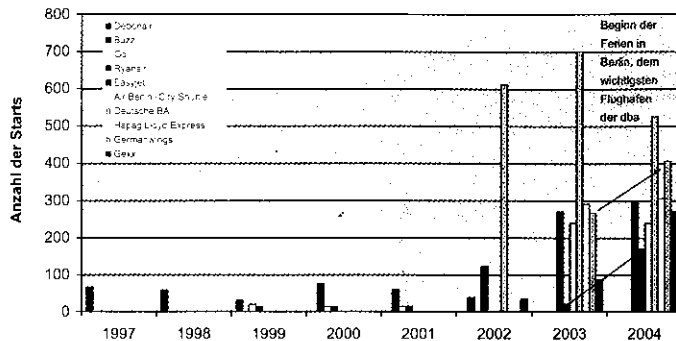


Abb. 4: Entwicklung der wöchentlichen Flugaufkommen (Starts) der Low-Cost-Carrier auf deutschen Flughäfen, Quelle: OAG Daten, Juli 2004

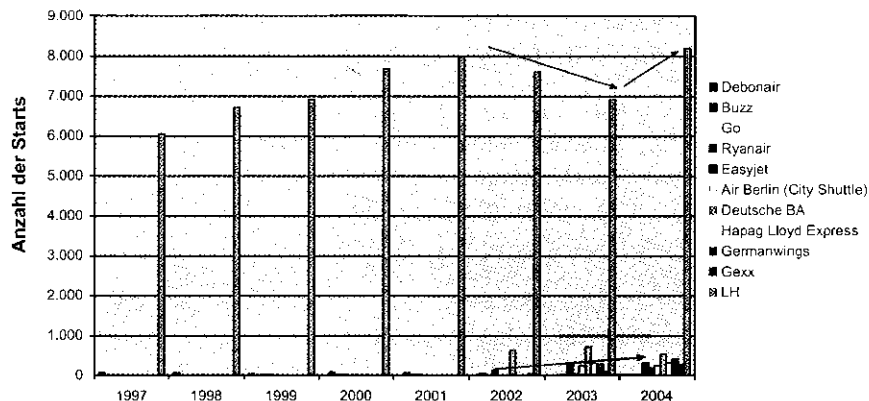


Abb. 5: Entwicklung der Flugangebote (Starts) der Low-Cost-Carrier in Deutschland im Vergleich zu denen der Lufthansa, Quelle: OAG Daten, Juli 2004

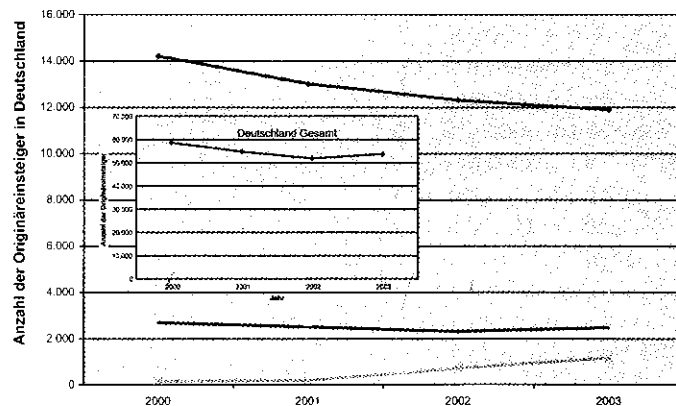


Abb. 6: Entwicklung der Passagiernachfrage in Deutschland und auf ausgewählten Verkehrsflughäfen Quelle: Statistisches Bundesamt, DLR

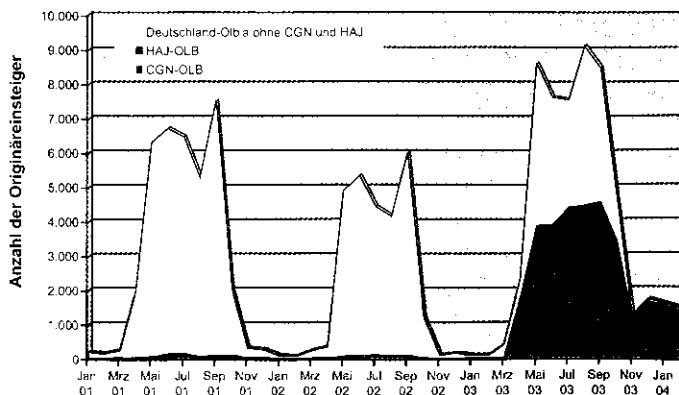


Abb. 7: Entwicklung der Originäreinsteigeraufkommen von Deutschland (und ausgewählten Flughäfen) nach Sardinien, Quelle: Statistisches Bundesamt, DLR

seit April 1999, als Ryanair auf dem Flughafen Hahn in Deutschland mit LCC-Diensten begonnen hat, sehr dynamisch gesteigert und wird sich wahrscheinlich ähnlich weiter entwickeln. Schätzungen von Binggeli (2003), Tretheway (2003) und Urbatzka und Wilken (2003) gehen davon aus, dass LCCs aufgrund ihres starken Nachfragestimulierungseffekts mittelfristig einen Marktanteil von 40 % und mehr erreichen können, dabei wird sich die klare Unterscheidung von Billigfluggesellschaften und traditionellen Netzcarriern verwischen, da letztere gezwungen sein werden, sich im Kurz- und Mittelstreckenbereich den Low-Cost-Diensten auf Grund ihrer Preisgünstigkeit anzupassen.

34

Die Dynamik des Angebotswachstums im LCC-Markt Deutschlands wird auch durch **Abb. 4** verdeutlicht. Bis zum Jahr 2002 waren LCCs in Deutschland eine Randerscheinung, im Jahre 2002 traten die DBA und Ryanair erstmalig mit nennenswerten Flugdiensten im innerdeutschen (DBA) und europäischen (Ryanair) Verkehr auf. Bis dato sind sowohl die Zahl der Fluggesellschaften als auch ihre Netze und Bedienungsfrequenzen deutlich gestiegen, so dass im Juli 2004 insgesamt 2206 wöchentliche Flüge von hauptsächlich 7 Gesellschaften auf 214 Strecken angeboten worden sind.

In **Abb. 5** wird das Wachstum der LCC-Angebote ins Verhältnis zur Entwicklung der Flüge der Lufthansa gesetzt. Es ist erkennbar, dass die LCCs ihre Angebote insb. in einer Zeit (2002 und 2003) deutlich erweitert haben, als die Lufthansa und andere Netzcarrier ihre Angebote infolge des World-Trade-Center-Attentats, der weltweiten ökonomischen Stagnationsphase und der Kriegereignisse im Irak zurücknehmen mussten. Auf der anderen Seite zeigt sich, dass zwischen dem Flugaufkommen der LH (in 2001 noch ca. 8000 Starts pro Woche) und denen der LCCs noch ein deutlicher Größenunterschied besteht: Keine der LCCs erreichte mehr als 10 % des Aufkommens der Lufthansa.

Der Schlüsselfaktor, Kunden für Billigflüge zu gewinnen, ist ein niedriger Preis für diese Dienste. Die Vermarktung von Billigflügen durch LCCs hat

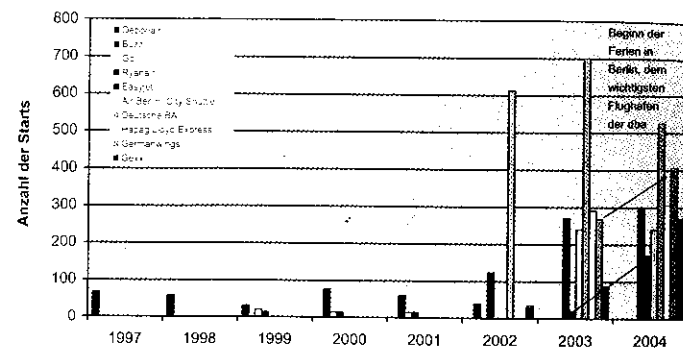


Abb. 4: Entwicklung der wöchentlichen Flugaufkommen (Starts) der Low-Cost-Carrier auf deutschen Flughäfen, Quelle: OAG Daten, Juli 2004

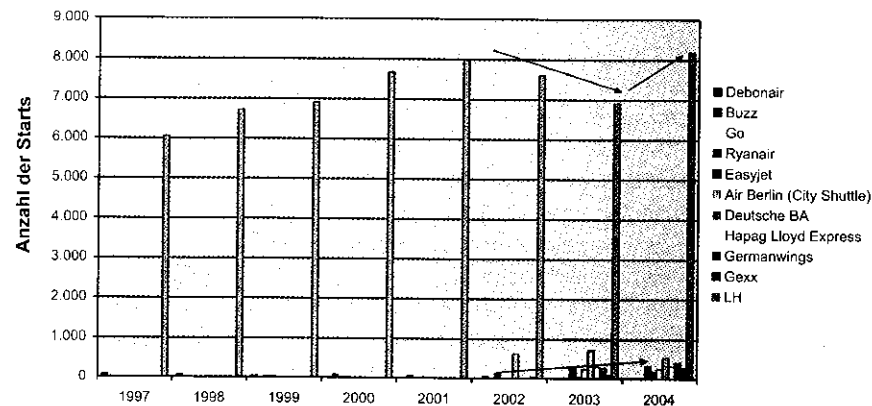


Abb. 5: Entwicklung der Flugangebote (Starts) der Low-Cost-Carrier in Deutschland im Vergleich zu denen der Lufthansa, Quelle: OAG Daten, Juli 2004

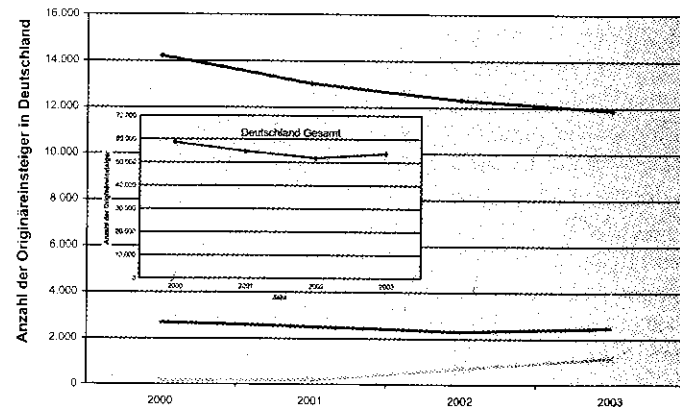


Abb. 6: Entwicklung der Passagierachfrage in Deutschland und auf ausgewählten Verkehrsflughäfen Quelle: Statistisches Bundesamt, DLR

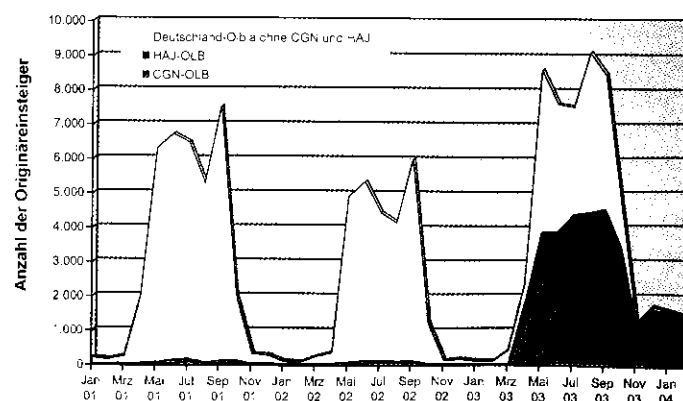


Abb. 7: Entwicklung der Originäreinsteigeraufkommen von Deutschland (und ausgewählten Flughäfen) nach Sardinien, Quelle: Statistisches Bundesamt, DLR

sich als Erfolg erwiesen, wohl auch deswegen, weil sie den Eindruck erweckt und fördert, dass Billigflüge wenig kosten. Billigflüge werden in der Reklame mit Preisen von 10 bis 30 € angeboten, so dass generell der Eindruck vorherrscht, diese Beträge spiegeln die tatsächlich zu zahlenden Preise wider. Potenzielle Kunden vergessen offenbar, dass für diese Preise nur begrenzte Kontingente vorgehalten werden, die nur bei einer Buchung lange vor dem eigentlichen Reiseternin verfügbar sind, dass jedoch die Menge der Sitze nur zu wesentlich höheren Preisen verfügbar ist, die jedoch wiederum unter dem Niveau normaler Linientarife liegen.

So müssen beispielsweise für Air Berlin-Flüge Durchschnittspreise von über 160 € bezahlt werden, die am Tag nach der Buchung (hier konkret am 12.11.2004) stattfinden, sie sind damit die teuersten Flüge aller ausgewählten LCCs. Die niedrigsten Durchschnittspreise (von ca. 9 € ohne Steuern und Gebühren) sind für Ryanair-Flüge zu zahlen, wenn sie drei Monate im Voraus gebucht werden. Diese Absolutpreise gelten nur für das angegebene Buchungsdatum, sie variieren mit der Saison, Ferienzeiten und Feiertagen.

Aufgrund von internetgestützten Preisanalysen lassen sich ebenfalls die Durchschnittspreise für sämtliche Flüge der Carrier im Zeitraum von drei Monaten ermitteln. Die Ergebnisse aus den Datenrecherchen für 3,1 Mio. angebotene Flugpreise sind im folgenden wiedergegeben:

Fluggesellschaft	Anzahl der Flugstrecken	Durchschnittspreis [€] (ohne Steuern und Geb.)
Ryanair	36	28,25
Easyjet	32	32,24
Germanwings	55	61,67
		(einschl. Steuern und Geb.)
Hapag Lloyd Express	47	71,78
Deutsche BA	27	81,26
Gexx	64	92,66
Air Berlin	41	76,71

Es lassen sich hinsichtlich der Flugpreise zwei Gruppen von Gesellschaften unterscheiden, die erste kleinere Gruppe bestehend aus Ryanair und Easyjet mit deutlich niedrigeren Preisen von etwa 30 bis 40 € als die zweite Gruppe mit etwa 70 bis 95 €,

bestehend aus den Carriern Germanwings, Hapag Lloyd Express, Deutsche BA, Gexx und Air Berlin. Allerdings enthalten die Preise der zweiten Gruppe mit Ausnahme von Germanwings bereits Steuern und Gebühren.

Nachfragegenorientierung durch LCC-Angebote

Wie eingangs bereits festgestellt wurde, sind die Billigfluggesellschaften in Deutschland in den Jahren seit 2000, in denen der gesamte Luftverkehr stagnierte bzw. rückläufig war, mit ihren Angeboten stark gewachsen, und es ist ihnen gelungen, die bereitgestellten Kapazitäten am Markt abzusetzen. Ist dieses rasante Wachstum primär durch neu gewonnene Fluggäste oder durch Verlagerung von Passagieren von traditionellen Diensten auf LCC-Dienste zurückzuführen? Da Befragungen hierzu fehlen und die veröffentlichten Statistiken diese Frage nur unzureichend beantworten können, sind nur Schätzungen möglich. Generell können Angaben zur Verkehrsgenerierung immer nur in beschränktem Umfang gemacht werden.

In **Abb. 6** ist die Passagierachfrage Deutschlands und auf 4 Verkehrsflughäfen für den Zeitraum von 2000 bis 2003 einschl. wiedergegeben. Während die gesamte Nachfrage in den beiden ersten Jahren rückläufig war und im dritten Jahr wieder leicht zunahm, zeigt sich auf den beiden Flughäfen Köln/Bonn und Hahn eine deutlich positive Ent-

(FRA) oder nur ein geringes (HAJ) Nachfragewachstum zu verzeichnen.

Es gibt deutliche Indizien, dass ein hoher Teil der Passagiere von LCC-Diensten neue Luftverkehrsnachfrage darstellt und nur wegen der niedrigen Tarife überhaupt eine Flugreise realisiert hat. Schätzungen sprechen von 30 bis 50 % je nach Typ der Verkehrsrelation und Wettbewerbsverhältnisse. Klar nachweisen lassen sich die Verkehrszuwächse auf Verkehrsrelationen, auf denen LCCs neue Angebote eingeführt haben. Es ist jedoch nicht immer möglich, eindeutig auf die Ursachen dieser Verkehrszunahme zu schließen.

Als ein Beispiel kann die touristische Verkehrsrelation Deutschland – Sardinien (mit Olbia als Flughafen) herangezogen werden. In **Abb. 7** sind die monatlichen Verkehrswerte dieser Relation für die Jahre 2001, 2002 und 2003 wiedergegeben. In den Sommermonaten lag die Nachfrage bei etwa 5000 bis 6000 Passagieren, die typischerweise mit Charterdiensten in Form von Pauschflugarrangements ihre Urlaubsreisen durchgeführt haben. Im Jahre 2003 wurden zusätzlich LCC-Dienste von Köln/Bonn und Hannover angeboten, die von etwa 4000 Reisenden in den Sommermonaten nachgefragt wurden, ohne dass es zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der vorhandenen Nachfrage kam, so dass der Gesamtverkehr der Relation ein Aufkommen von etwa 8000 bis 9000 Reisenden erreichte. Im engen Sinne hat sich auf dieser Relation zwar eine große Nachfragenerierung ergeben, unklar ist jedoch, ob nicht auch eine größere Zielsubstitution der Nachfrage stattgefunden hat.

In ähnlicher Weise hat die Einführung von Billigflügen von Köln/Bonn nach London-Stansted zu einer Verkehrsgenerierung von etwa 6000 Passagieren pro Monat geführt, es hat jedoch keine beobachtbaren Verlagerungen von Ryanair-Passagieren von Frankfurt-Hahn (ebenfalls nach Stansted) nach Köln/Bonn gegeben, obwohl anzunehmen ist, dass ein Teil der Nachfrage nach Ryanair-Diensten von Hahn aus der Köln-Bonner Region kommt (**s. Abb. 8**).

Es ist demnach abschließend festzuhalten, dass Billigflugdienste einen ▶

35

großen Effekt auf die Nachfragegenerierung im engeren Sinne haben, dass aber noch unklar ist, in wie weit darin Umorientierungen von anderen Zielen und Verkehrsmitteln enthalten sind, die nicht Bestandteil einer Generierung im weiteren Sinne sind. Wegen des bereits gezeigten Erfolgs der LCC-Dienste, sowohl in den USA als auch in Europa, ist davon auszugehen, dass sich das Angebotspektrum in Deutschland insgesamt verschieben wird und in Zukunft LCC-Dienste in weit höherem Maße in vielen Kurzstreckenmärkten angeboten und nachgefragt werden. Auch auf ausgewählten Langstrecken, wie z. B. zu touristischen und ethnischen Reisezentren, können neue Billigflugdienste nach dem LCC-Muster das bisherige Angebotspektrum erweitern. ■

DIETER WILKEN

LITERATUR

Doganis, R., *The Airline Business in the 21st Century*. Routledge, London, New York, 2001.

Hansson, T., Ringbeck, J., Franke, M., *Flight for survival: A new operating model for airlines*. *Strategy + Business*, Enews, 12/09/2002.

Hansson, T., Ringbeck, J., Franke, M., *Flight for survival: A new business model for the airline industry*. *Strategy + Business* Issue 31 78-85, 2003.

Binggell, U., "Revolutionary" or Just a Specialist? The Low-Cost Concept in Europe. 6th Hamburg Aviation Conference, Hamburg, 2003.

Tretheway, M., *Why the Network Airline Model is Broken*. 6th Hamburg Aviation Conference, Hamburg, 2003.

Urbatzka, E., Wilken, D., *Future Airport Capacity Utilization in Germany: Peaked Congestion and/or Idle Capacity?*. ATRS Conference Toulouse, France, 2003.

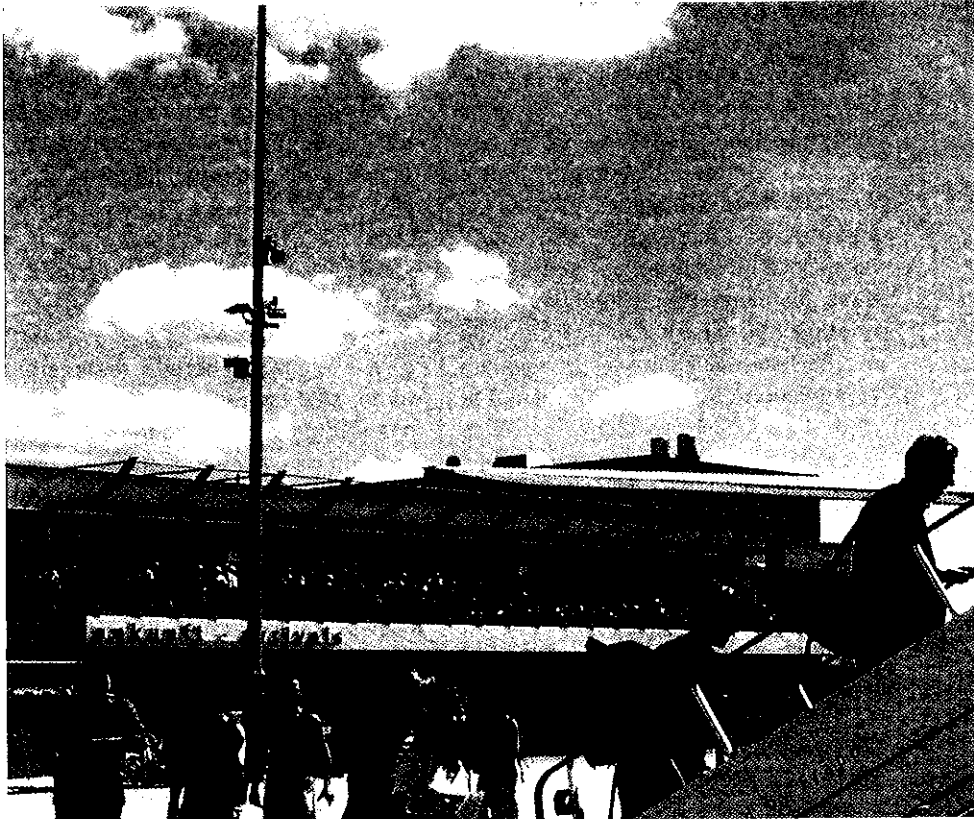


Bild: Flughafen Frankfurt-Hahn

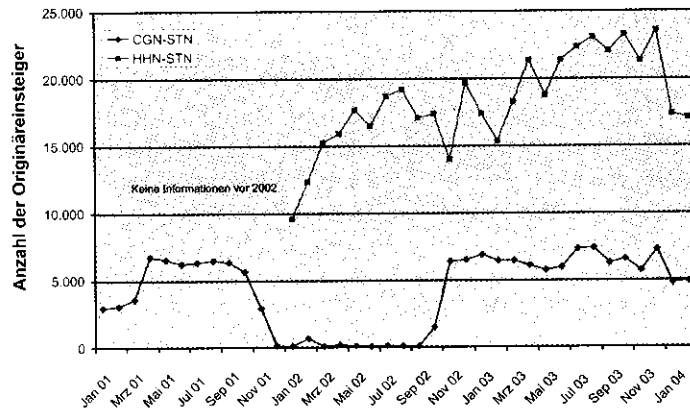


Abb. 8: Entwicklung der Verkehrsströme auf den Relationen Hahn - London und Köln/Bonn - London

großen Effekt auf die Nachfragegenerierung im engeren Sinne haben, dass aber noch unklar ist, in wie weit darin Umorientierungen von anderen Zielen und Verkehrsmitteln enthalten sind, die nicht Bestandteil einer Generierung im weiteren Sinne sind. Wegen des bereits gezeigten Erfolgs der LCC-Dienste, sowohl in den USA als auch in Europa, ist davon auszugehen, dass sich das Angebotspektrum in Deutschland insgesamt verschieben wird und in Zukunft LCC-Dienste in weit höherem Maße in vielen Kurzstreckenmärkten angeboten und nachgefragt werden. Auch auf ausgewählten Langstrecken, wie z. B. zu touristischen und ethnischen Reisezentren, können neue Billigflugdienste nach dem LCC-Muster das bisherige Angebotsspektrum erweitern. ■

DIETER WILKEN

LITERATUR

Doganis, R., The Airline Business in the 21st Century. Routledge, London, New York, 2001.

Hansson, T., Ringbeck, J., Franke, M., Flight for survival: A new operating model for airlines. Strategy + Business, Enews, 12/09/2002.

Hansson, T., Ringbeck, J., Franke, M., Flight for survival: A new business model for the airline industry. Strategy + Business Issue 31 78-85, 2003.

Binggell, U., "Revolutionary" or Just a Specialist? The Low-Cost Concept in Europe. 6th Hamburg Aviation Conference, Hamburg, 2003.

Tretheway, M., Why the Network Airline Model is Broken. 6th Hamburg Aviation Conference, Hamburg, 2003.

Urbatzka, E., Wilken, D., Future Airport Capacity Utilization in Germany: Peaked Congestion and/or Idle Capacity?, ATRS Conference Toulouse, France, 2003.



Bild: Flughafen Frankfurt-Hahn

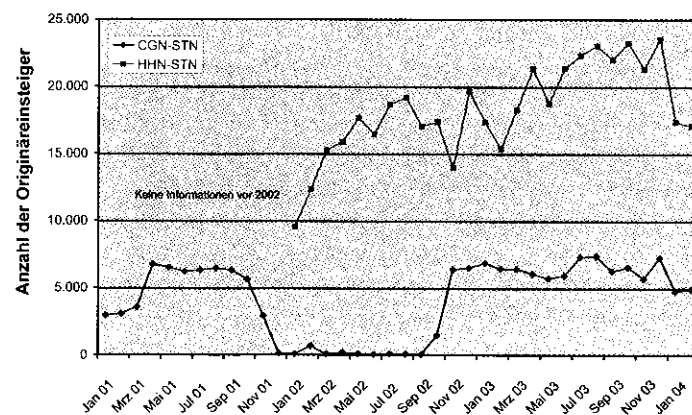


Abb. 8: Entwicklung der Verkehrsströme auf den Relationen Hahn - London und Köln/Bonn - London

Kurzinformation Summary

Billigfluggesellschaften, international auch Low Cost Carrier (LCC) genannt, haben sich in den letzten Jahren erfolgreich am deutschen Markt etabliert, seit Ryanair am 22. April 1999 den ersten Flug von dem bis dato fast ungenutzten Flughafen Hahn nach London Stansted angeboten hat. Ihr Marktanteil in Deutschland, gemessen am Anteil an angebotenen Flügen, beträgt Anfang des Jahres 2005 noch ca. 13 %, ist jedoch durch starke Zunahme gekennzeichnet. Im Beitrag wird gefolgert, dass die Niedrigpreisangebote der LCCs ein erfolgreiches Business-Model darstellen und LCCs somit in Zukunft ihre Angebote stark ausweiten können, auf lange Sicht können sie ihren Marktanteil auf ca. 40 % und mehr steigern. Dabei werden die traditionellen Netzcarrier mehr und mehr in diesen Markt eindringen, die Grenzen zwischen ihnen und den originären LCCs werden unklarer.

Low-cost airlines, known internationally as low-cost carriers (LCCs) have successfully established themselves on the German market in the last few years, since Ryanair launched its maiden flight from the almost unused Hahn airport to London Stansted on 22 April 1999. The market share in Germany in terms of the number of flights on offer was still about 13 per cent at the beginning of 2005, but is now growing. In the contribution it is claimed that the LCC is a successful business model and that the LCCs can significantly extend their offers in the future, and can increase their market share to about 40 per cent in the long term. But the traditional network airlines will increasingly penetrate that particular market, so that the distinction between them and the original LCCs will be blurred.



Dieter Wilken
Dipl.-Ing., Msc
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
51170 Köln

PERSÖNLICHE DATEN

Geburtsdatum: 21. Januar 1941
Geburtsort: Warendorf
Familienstand: verheiratet, 3 Kinder

DATEN ZUM STUDIUM

Bauingenieurwesen: WS 1961/62 – SS 1967, Vertiefung: Verkehrsingenieurwesen TH Aachen und TH München; Dipl.-Ing.
Verkehrsingenieurwesen: 1967-1969, University of California, Berkeley, USA; Msc

BERUFSDATEN

Traffic Research Engineer: 1968-1970, Victor Gruen and Associates, Los Angeles, USA
Wesentliche Projekte: Transportation Aspects of Land Use Control, Verkehrsplanungsprojekte in der Agglomeration Los Angeles, einschl. des internationalen Flughafens LAX; Verkehrsplanung neuer Städte.
Wissenschaftlicher Mitarbeiter: 1970-1973, Battelle Institut, Frankfurt
Wesentliche Projekte: Kosten-Nutzen-Analyse des Personenfernverkehrs der Bundesrepublik Deutschland, Prognose des Regionalluftverkehrs; Simulation der Stadtentwicklungsplanung anhand des POLIS-Modells.
Principal Administrator: 1973-1976, OECD, Paris, Deputy Project Leader of COST-Aktion 33: The Future of European Passenger Transport
Wissenschaftlicher Mitarbeiter (seit 1976) und Stellv. Hauptabteilungsleiter (1983-1999): Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Hauptabteilung Verkehrsforschung, Köln, **Wesentliche Forschungsthemen und Projekte:** Analyse- und Prognosestudien des Luftverkehrs Deutschlands und des Personenfernverkehrs in Europa; Weiterentwicklung der Prognostik im Luftverkehr Deutschlands und für China; Weiterentwicklung von Verkehrsmodellen im Personenverkehr Deutschlands und Europas; Mitwirkung an der Bundesverkehrswegeplanung Deutschlands und Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalens; Verkehrsdatenanalysen im Personenfernverkehr Deutschlands und Europas; Analysen zur Kapazität des Luftverkehrssystems Deutschlands.
Leiter der wissenschaftlichen Einrichtung Luftverkehrsforschung (seit 1999): Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Köln, **Wesentliche Forschungsthemen und Projekte:** s.o.