



Statistischer Jahresbericht 2024

Vorwort

Der vorliegende Bericht gibt einen detaillierten Überblick über den Umfang und die Struktur des Luftverkehrs am Flughafen München im Jahr 2024.

Die Luftverkehrsstatistik in der Bundesrepublik Deutschland beruht auf dem »Gesetz über die Luftfahrtstatistik« vom 30. Oktober 1967 (BGBl. I., S. 1053), geändert und ergänzt durch die hierzu ergangenen Verordnungen und Gesetze. Nach diesem Gesetz haben die Verkehrsflughäfen als Anmeldestellen für die Amtliche Luftfahrtstatistik Erhebungs- und Kontrollfunktionen wahrzunehmen sowie die amtlichen Erhebungsunterlagen (amtliche Fragebögen oder eine entsprechende Datei auf EDV-Datenträger) an das Statistische Bundesamt weiterzuleiten. Alle Angaben in diesem Bericht beruhen auf Auswertungen der Flughafen München GmbH.

Über den Bericht hinausgehende Informationsbedürfnisse werden auf Anfrage im Rahmen des vorhandenen Datenmaterials gerne beantwortet.

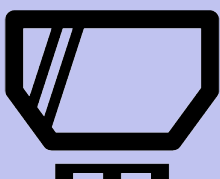
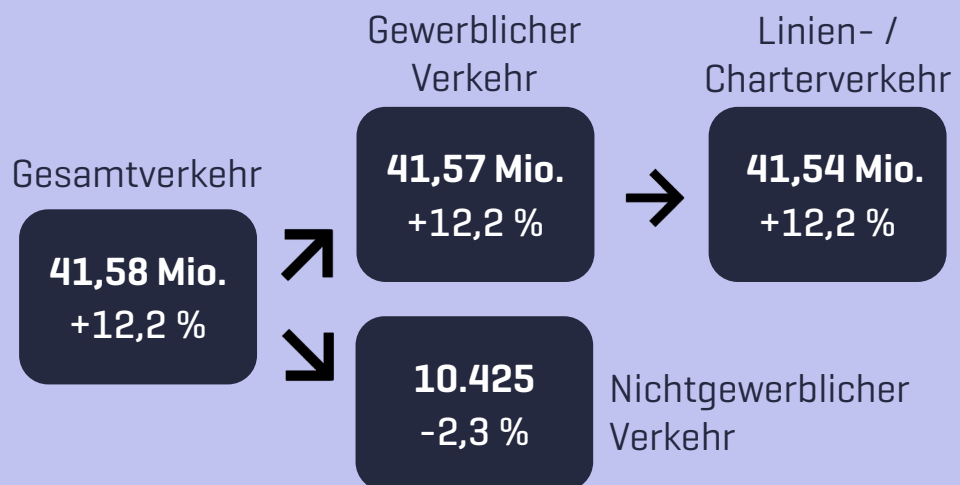
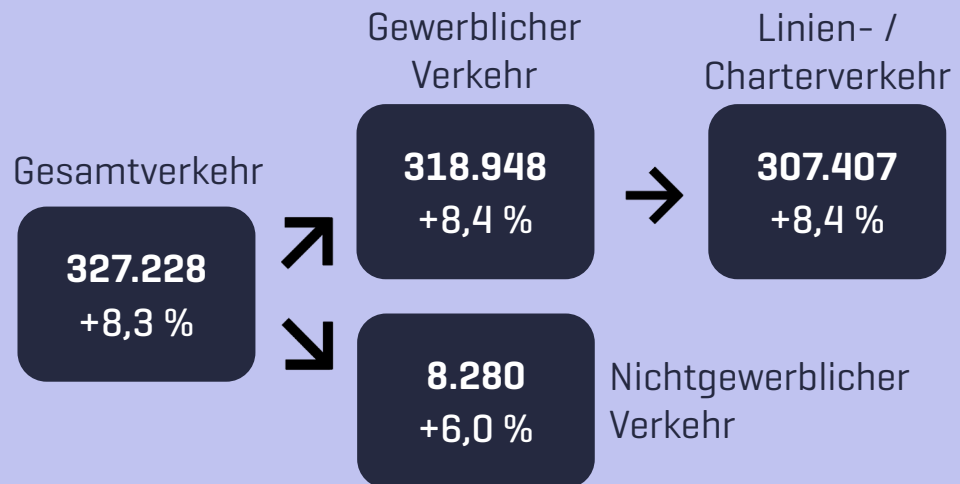




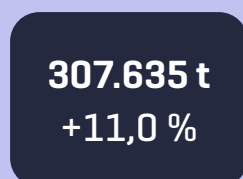
Inhalt

Verkehrsergebnisse Jahr 2024 im Überblick	3
Verkehrsentwicklung am Flughafen München 2024 und 1992 – 2024	4
Flugbewegungen 2024	6
Passagiere 2024	9
Luftfracht- und Luftpost 2024	14
Verkehrsergebnisse seit 1949	17
Begriffe und Definitionen im Luftverkehr	20
Impressum	22

Verkehrsergebnisse im Jahr 2024 im Überblick



Luftfrachtumschlag
[ohne Transit]



Verkehrsentwicklung 2024

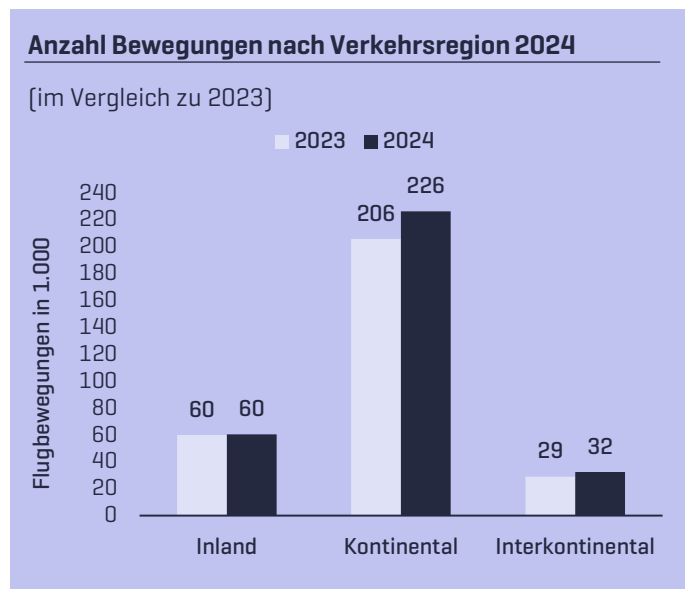
AUFWÄRTSTREND AM FLUGHAFEN MÜNCHEN HÄLT AN, ENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND NACH WIE VOR SCHWACH

München wächst über dem deutschen Durchschnitt

Im Vergleich mit den in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Mitbewerbern entwickelte sich die Flughafen München GmbH in allen Verkehrssegmenten überdurchschnittlich. Die Wachstumsrate bei den Passagieren lag um 4,8 PP. über dem ADV-Schnitt, die Flugbewegungen um + 5,4 PP. und das Cargo-Aufkommen um + 7,6 PP. darüber.

Die Verkehrsentwicklung lag 2024 im gesamten Jahresverlauf deutlich über dem Vorjahresergebnis. Allerdings konnten die Werte des Vorkrisenniveaus noch nicht erreicht werden.

So lagen die Passagierzahlen lediglich bei rund 87 % und die Bewegungen bei nur 78 % der Werte des Referenzjahres 2019. Der Flughafenverband ADV vermeldet deutschlandweit im Passagierverkehr eine Erholungsrate von 85 % zum Vorkrisenjahr 2019. Verglichen mit den europäischen Nachbarländern liegt Deutschland deutlich zurück: Ohne Deutschland erreichte Europa angebotsseitig im Vorjahr bereits wieder 104 % des Vorkrisenniveaus.



Die im europäischen Vergleich schwache Luftverkehrsentwicklung hat nur noch am Rande mit den Folgen der Pandemie zu tun. Der Luftverkehrsstandort Deutschland leidet vor allem aufgrund der hohen regulativ bedingten Belastungen unter strukturellen Problemen – zum Schaden des bayerischen Tourismus- und Wirtschaftsstandorts.



München erobert Platz in den europäischen Top 10 zurück

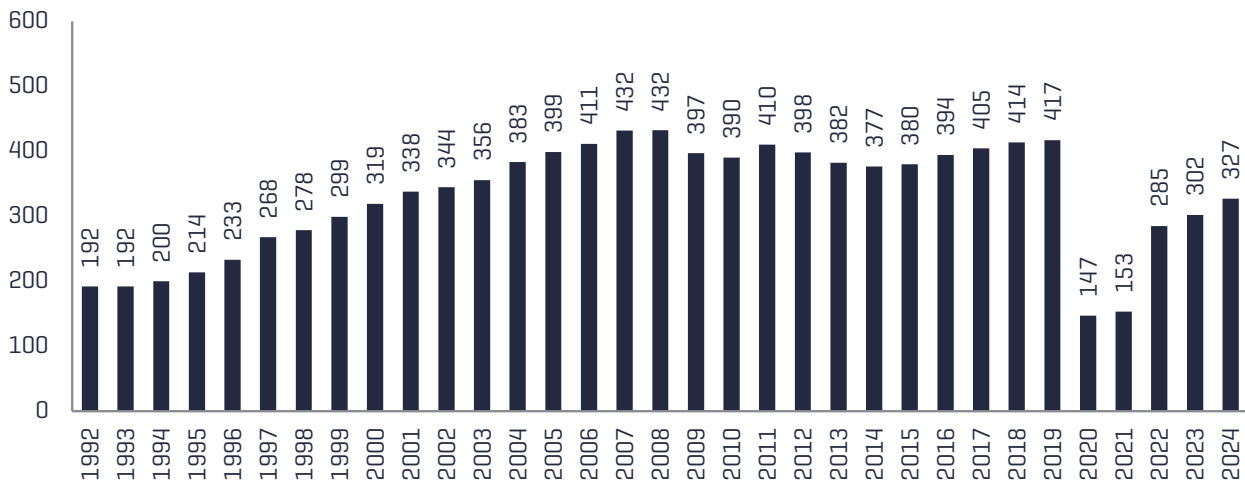
Trotz der im europäischen Vergleich schwachen Luftverkehrsentwicklung in Deutschland konnte sich der Flughafen München den zehnten Rang (Anzahl Passagiere) im Wettbewerb mit den verkehrsreichsten Airports Europas sichern.

Auslastung übertrifft Rekordergebnis des Vorjahres

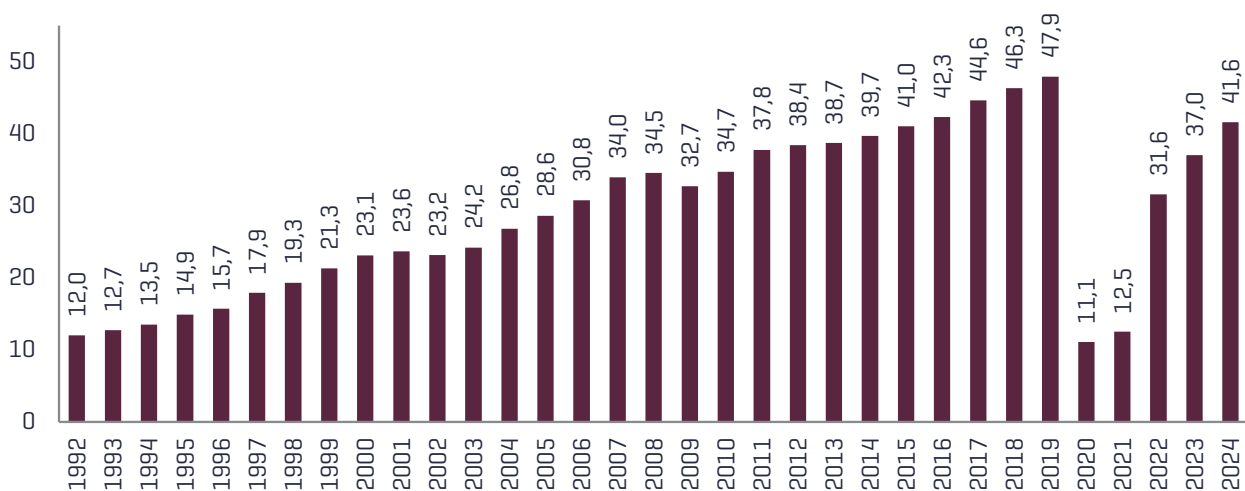
Die Sitzplatzauslastung übertrifft mit 82% nochmals das Rekordergebnis von 2023 und zeigt, dass die Passagiernachfrage nach wie vor ungebrochen ist. Dies belegt auch die jährliche Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR), die für das Jahr 2024 eine Rekordzahl an Reisenden vermeldet.

Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen München 1992-2024

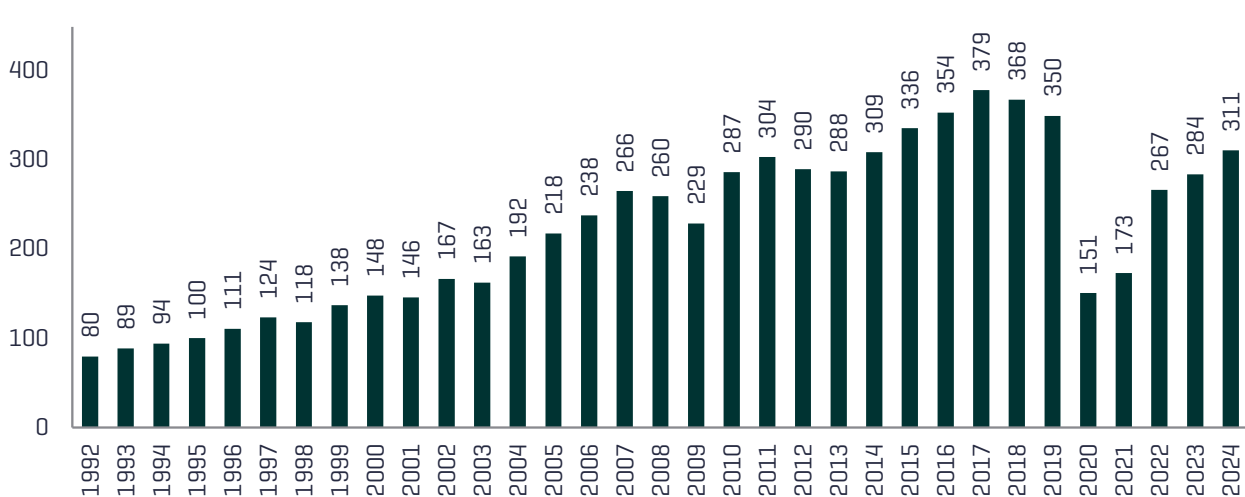
Starts und Landungen im Gesamtverkehr (in 1.000)



Passagiere im gewerblichen Verkehr (in Mio.)



Cargo (Luftfracht- und Luftpostumschlag in 1.000 t)





Flugbewegungen 2024

Bewegungsentwicklung 2024 7

Flugzeugbewegungen der
deutschen Verkehrsflughäfen im
Jahr 2024 8

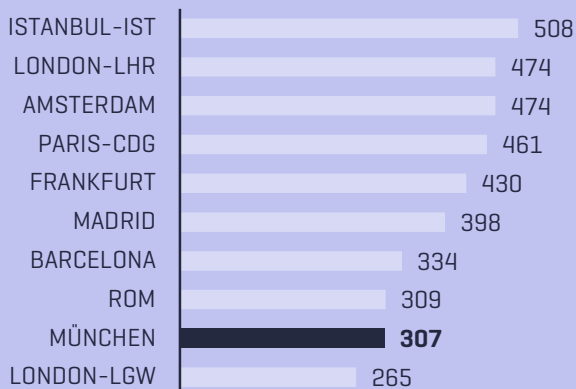
Flugbewegungen 2024

BEWEGUNGSENTWICKLUNG WEITER POSITIV

327.228 Flugbewegungen – Zuwachs von +8 %

Abermals waren die Passagierflüge der Treiber der der Bewegungsentwicklung. Diese legten überproportional um +8,7 % zu. Die Zahl der reinen Frachtflüge ging unterdessen um -0,6 % zurück.

Top 10 Airports in Europa 2024 – Bewegungen Linien/Charterverkehr (in Tsd.)*



Quelle: Airports Council International

*Russische Flughäfen sind sanktionsbedingt nicht im Ranking enthalten

München auf Platz neun in Europa bei Bewegungen

Auch bei den Bewegungen trotzte der Flughafen München der vergleichsweise schwachen Luftverkehrsentwicklung in Deutschland und sicherte sich den neunten Platz im Vergleich mit den größten europäischen Flughäfen.

München festigt seine Position als Drehscheibe zwischen Europa und Asien

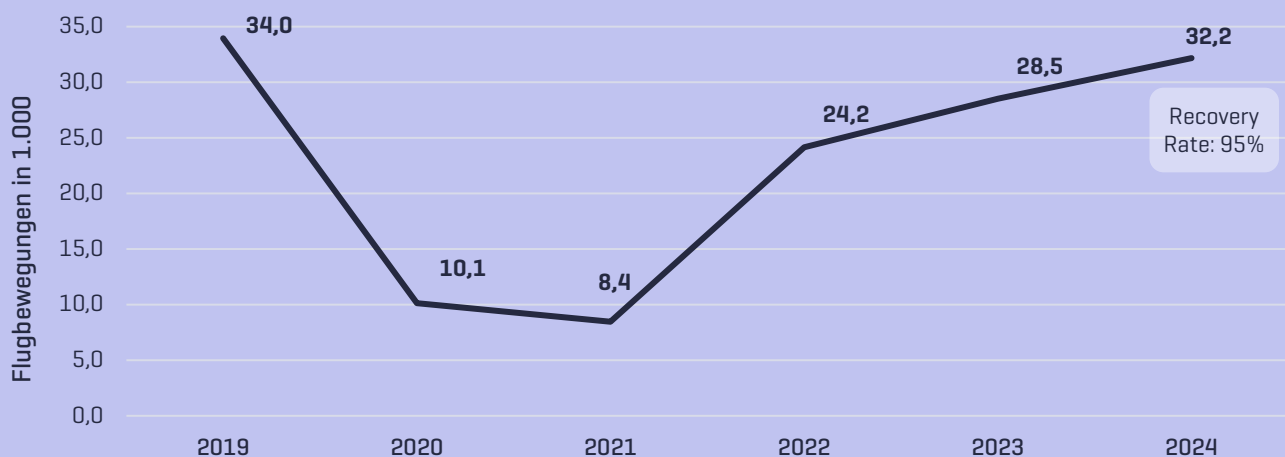
Vergangenen Sommer gab es wöchentlich 105 Starts in elf Länder in Zentral-, Süd- und Ostasien. 2,6 Millionen Passagiere nutzten München aus diesen Verbindungen, ein Plus von 38,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bangkok war in diesem Segment die beliebteste Destination des Jahres, gefolgt von Singapur und Peking. Das gute Ergebnis ist auf eine Mischung aus etablierten Verbindungen und Neueinführungen zurückzuführen. Beispiele hierfür sind die vier wöchentlichen Nonstop-Flüge der EVA Air nach Taipeh, die seit zwei Jahren erfolgreich ab München angeboten werden, oder die seit Oktober bestehenden Flüge der Vietnam Airlines nach Hanoi und Ho-Chi-Minh-Stadt.

A380 als Indikator für den Erfolg des Langstreckenverkehrs

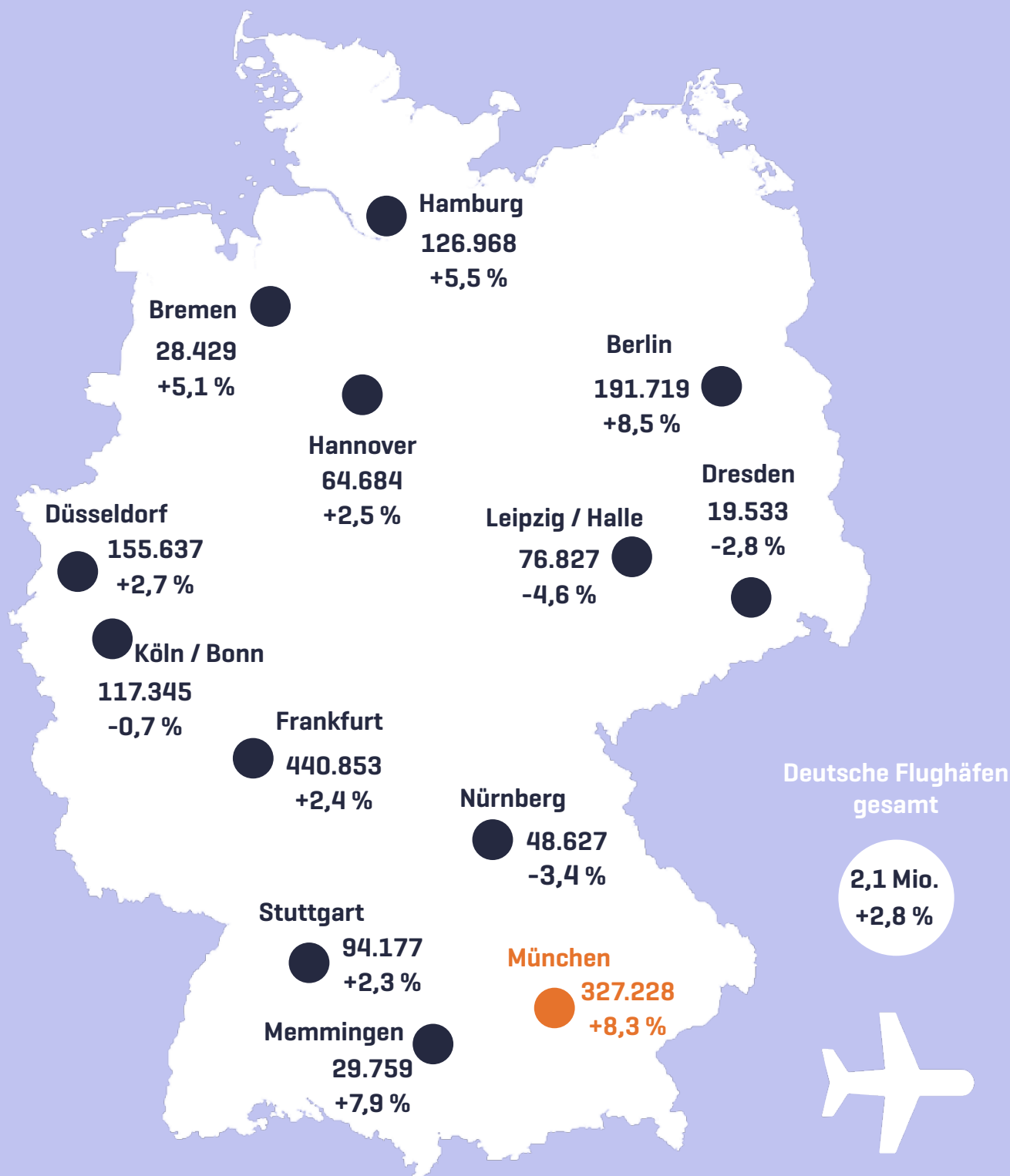
Der Entschluss der Lufthansa, alle acht A380 Maschinen in München zu stationieren (die letzte Maschine wird Anfang 2025 erwartet), zeigt die Bedeutung der Langstrecke in München. Im Jahr 2024 fanden 4.086 Flüge mit dem A380 statt; dies entspricht einem Plus von 75 % gegenüber dem Jahr 2023 und liegt um 17 % über dem A380-Verkehr des Jahres 2019. Großraumflugzeuge wie der A380 können nur auf besonders nachfragestarken Routen gewinnbringend eingesetzt werden und erfordern eine moderne Flughafeninfrastruktur sowie optimale Abfertigungsprozesse.

Bewegungen im Interkontinental-Verkehr 2019 – 2024

Im Jahr 2024 konnten bereits 95% der Bewegungen von 2019 erreicht werden



Flugbewegungen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2024



Gesamtverkehr; Veränderung zum Vorjahr
Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)



Passagiere 2024

Passagierentwicklung 2024 10

Passagierstruktur 2024 12

Passagiere der deutschen
Verkehrsflughäfen im Jahr 2024 13

Passagierentwicklung 2024

DER AUFWÄRTSTREND AM FLUGHAFEN MÜNCHEN HÄLT AN: ZWEISTELLIGES PASSAGIERWACHSTUM

Starkes Passagierwachstum

Dank eines Zuwachses von 4,5 Mio. Passagieren konnten im vergangenen Jahr 41,6 Mio. Fluggäste am Flughafen München verzeichnet werden. Dies bedeutet einen Zuwachs von 12,2 % gegenüber 2023.

Top Destinationen im Passagierverkehr		
[nach Städten]		
Hamburg	1.281.000	Inland
Frankfurt	1.017.000	
Berlin	918.000	
London	1.304.000	Kont
Madrid	887.000	
Paris	830.000	
Dubai	667.000	Interkont
New York	592.000	
Bangkok	464.000	

Innerdeutscher Verkehr wächst, bleibt aber schwach

2024 wurden knapp 6,2 Millionen gewerbliche Passagiere innerdeutsch befördert – ein Plus von 7 % im Vergleich zum Vorjahr, jedoch ein Minus von 36 % im Vergleich zu 2019. Eine deutliche Erholung zeigte der Kontinentalverkehr.

Rund 27,2 Millionen gewerbliche Passagiere nutzten in diesem Verkehrssegment den Flughafen München, was einem Zuwachs von + 12 % entspricht. Allerdings blieb das Passagieraufkommen rund - 9 % unter dem Referenzjahr 2019 zurück.

Auf der Langstrecke wurden im letzten Jahr gut 8,2 Millionen gewerbliche Passagiere befördert, ein Plus von 17 % im Vergleich zu 2023 und lediglich ein Minus von 3 % im Vergleich zu 2019.

Drehkreuzverkehr treibt Entwicklung

Der Umsteigeranteil wächst auf 42 %. Im Vorjahr lag dieser noch bei 41 % und im Vorkrisenjahr 2019 nur bei 39 %.

52 % der Passagiere sind Frauen

Weiterhin ist die Mehrzahl der Fluggäste weiblich, der Trend zu mehr Privatreisen trug zu dieser Entwicklung bei. Der Frauenanteil an den Geschäftsreisenden lag bei 45 %.

Die Generation Z reist überproportional häufig mit dem Flugzeug

Diese Entwicklung bestätigt auch Forschungsgruppe Urlaub und Reisen (FUR) in ihrer letzten Reiseanalyse. Analog dazu zeigt die Fluggastbefragung am Flughafen München: Die 14–29-jährigen Passagiere fliegen privat viermal pro Jahr, wobei die Reisedauer im Schnitt 24 Tage beträgt. Die hohe Reisedauer lässt sich u.a. durch Studienaufenthalte im Ausland erklären.

Generation Z – die reiselustigste Generation

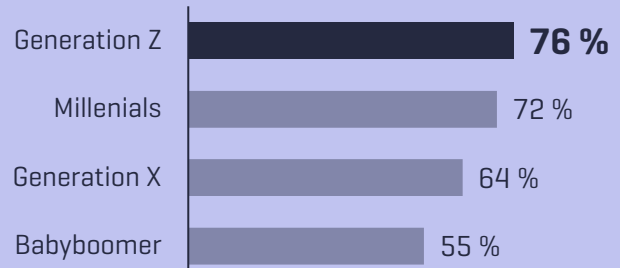
Trotz vermeintlichem Nachhaltigkeitsbewusstsein reist die GenZ überdurchschnittlich oft mit dem Flugzeug



Quelle: Reiseanalyse der Forschungs-gemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR)

„Ich bin mehr am Reisen interessiert als früher“

Zustimmung:



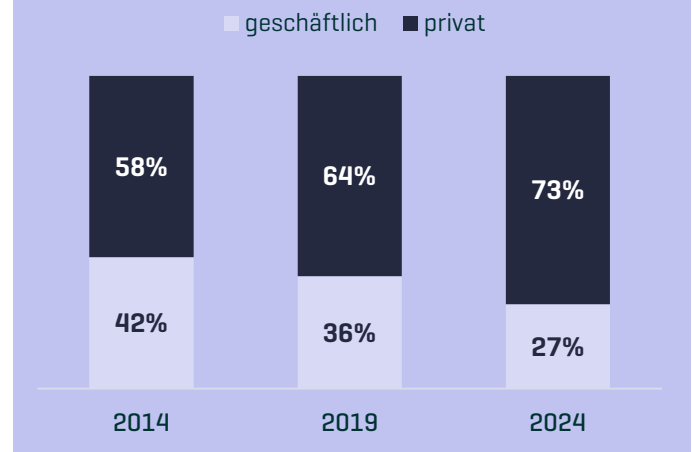
Quelle: Statista; McKinsey 2024

Privatreisen mit 73% größtes Teilssegment

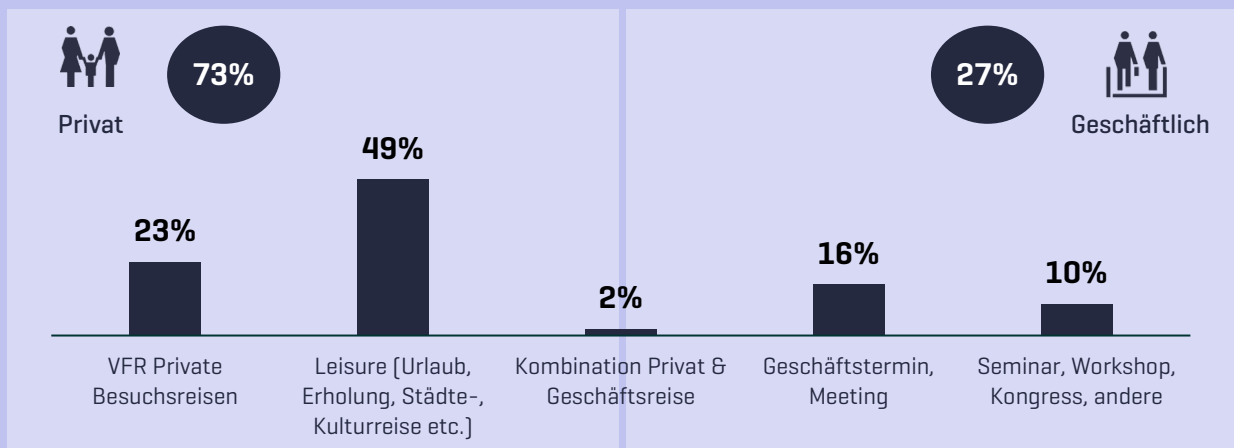
Das Privatreiseaufkommen erreichte im Jahr 2024 mit 30,3 Mio. Passagieren 99,4% des Vorkrisenniveaus. Weiterhin ist die Reiselust ungebrochen und es besteht trotz hoher Preise erheblicher Bedarf an Besuchs- und Urlaubsreisen.

Der Geschäftsreiseanteil (+12 % Wachstum bei den Geschäftsreisenden) lag bei 27 %, dem höchsten Anteil deutscher Großflughäfen. Allerdings fehlt in diesem Segment vor allem das innerdeutsche Flugangebot. Dies wurde von Firmen im Einzugsgebiet des Flughafen Münchens in einer im Jahr 2024 in Kooperation mit der IHK Oberbayern durchgeführten Befragung ebenfalls bemängelt. Besonders erfreulich ist, dass – im wirtschaftlich relevanten Besucheraufkommen – der Geschäftsreiseanteil bei 42 % liegt, der Wirtschaftsstandort München also weiterhin bedeutend ist.

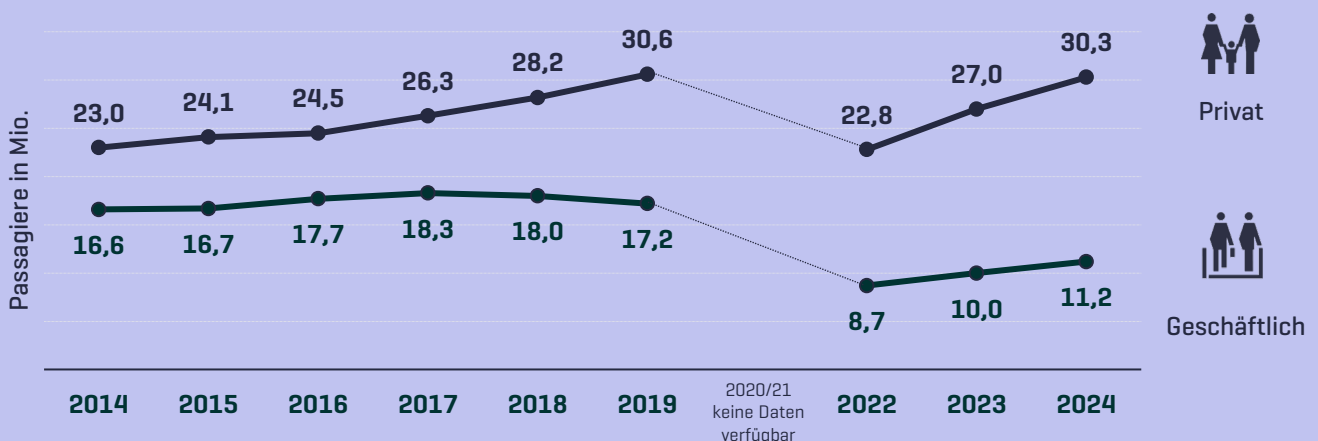
Anteile im Geschäfts- und Privatreiseverkehr



Reisegrund 2024 im Detail



Entwicklung im Geschäfts- und Privatreiseverkehr



Passagierstruktur im Jahr 2024

Fluggasttyp

Originäreinsteiger
58 %



Umsteiger
42 %

Anreiseverkehrsmittel zum Flughafen



35 %



Mietwagen & Car-Sharing

6 %



S-Bahn

34 %



14 %

Bus, Transferdienste & Umlandparken



9 %

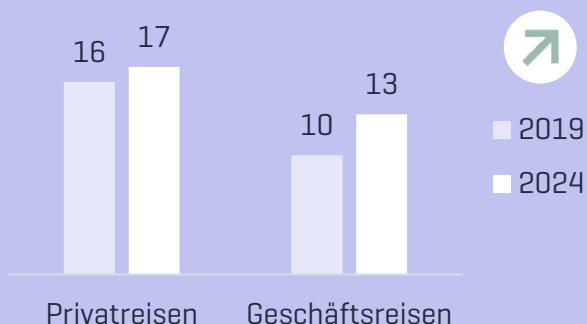
Taxi



ÜFEX

2 %

Durchschnittliche Reisedauer in Tagen



Permanenter Wohnsitz

Deutschland
49 %



Ausland
51 %

Reisegrund

Privat
73 %

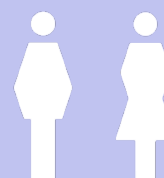


Geschäftlich
27 %

Geschlecht

Männlich

48 %



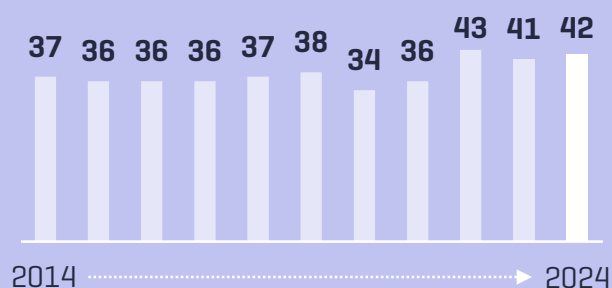
Weiblich

52 %

Divers 0,1%

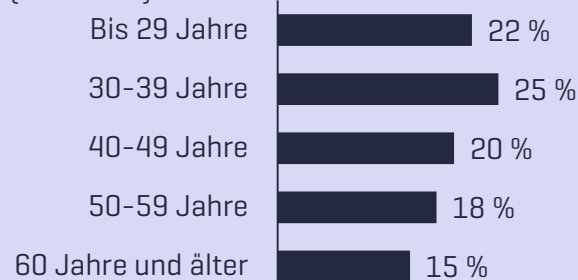
Entwicklung des Umsteigeranteils

seit 2014 [in %]



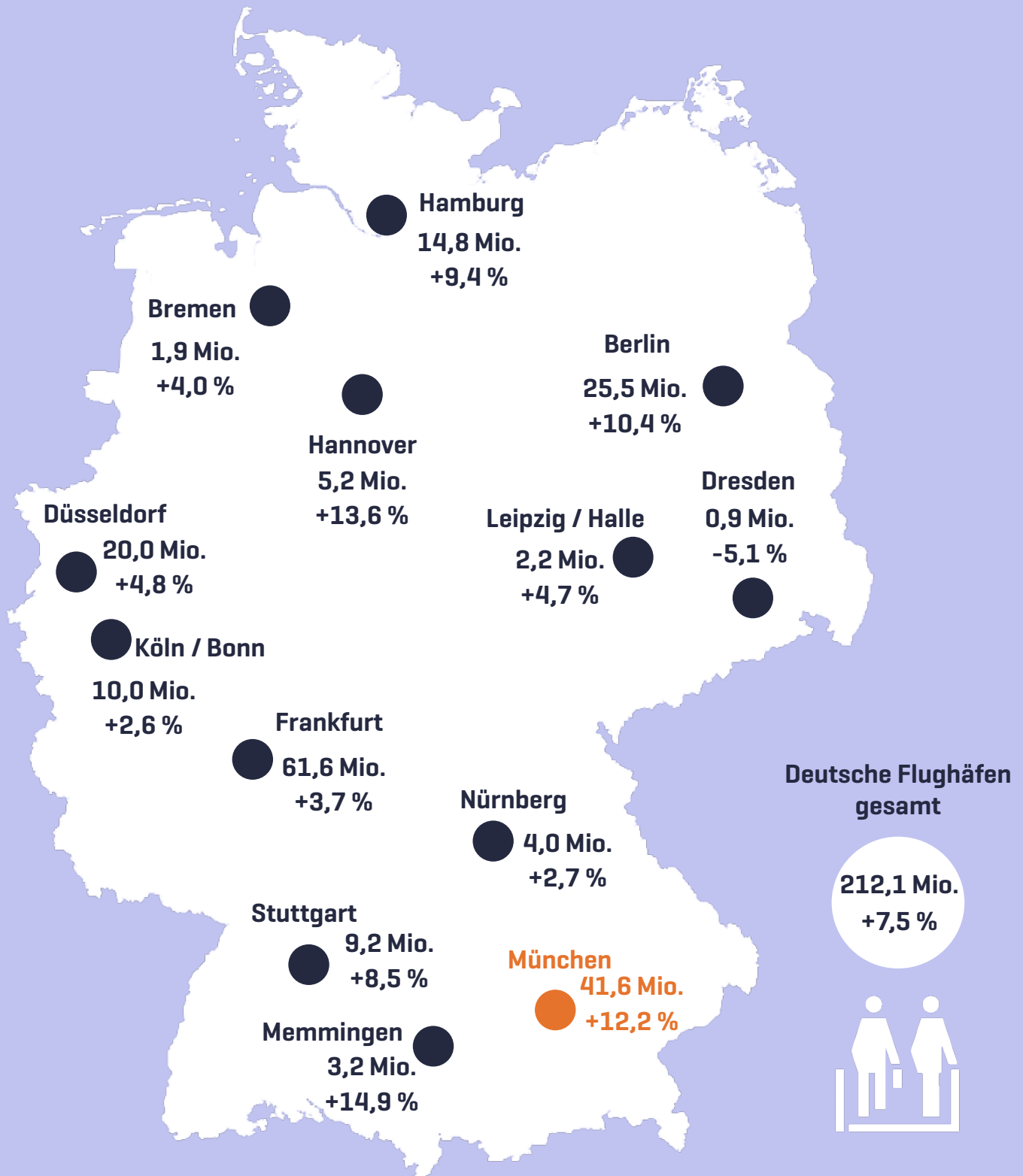
Altersklassen

[Ø 42 Jahre]



Quelle: Flughafen München GmbH, Fluggastbefragung

Passagiere an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2024



Gewerblicher Verkehr; Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)



Luftfracht und Luftpost 2024

Entwicklung Luftfracht- und
Luftpostaufkommen 2024 15

Cargo an den deutschen
Verkehrsflughäfen im Jahr 2024 16

Luftfracht und Luftpost 2024

LUFTFRACHT IN MÜNCHEN TROTZT WEITERHIN DER SCHWACHEN WIRTSCHAFT

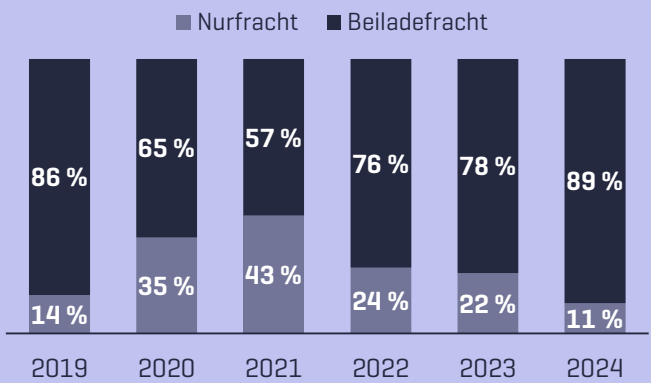
Beiladefracht treibt das Luftfrachtwachstum

Der gewerbliche Luftfrachtumschlag stieg in München um +11,0 % auf 307.635 Tonnen und lag nur noch rund 7 % unter dem Vorkrisenniveau. Der Frachtverkehr profitierte vor allem von der Erholung der Passagierlangstrecke. Die davon abhängige Beiladefracht verzeichnete 2024 ein deutliches zweistelliges Plus von 25,9 %, wodurch in diesem Segment 95,5 % des Jahresumschlags 2019 erreicht wurde. Wie bereits im Vorjahr war die auf reinen Frachtern transportierte Nurfracht rückläufig. Sie verzeichnete ein Minus von 42,3 % und lag 24,1 % unter dem Vorkrisenniveau.

Luftfracht in München wächst über dem deutschen Durchschnitt

Das Luftfrachtsegment konnte im Jahr 2024 deutschlandweit mit 1,8 % nur ein geringes Wachstum erreichen. Auffallend war hier die negative Entwicklung der großen Frachtstandorte Hahn, Köln/Bonn und Leipzig/Halle. Wie bereits im Vorjahr wirkt in München der Sondereffekt des sich erholenden Drehkreuzverkehrs, woraus das starke Wachstum der Beiladefracht resultiert. 2024 wurde 89 % der in München umgeschlagenen Fracht als Beiladefracht auf Passagiermaschinen transportiert, wodurch das Vorkrisenniveau übertroffen wurde. Im Jahr 2019 lag der Anteil bei rund 86 %. Weltweit legte die Luftfracht im vergangenen Jahr nach Angaben der IATA (International Air Transport Association) um 11,3 % zu.

Anteile Beiladefracht und Nurfracht



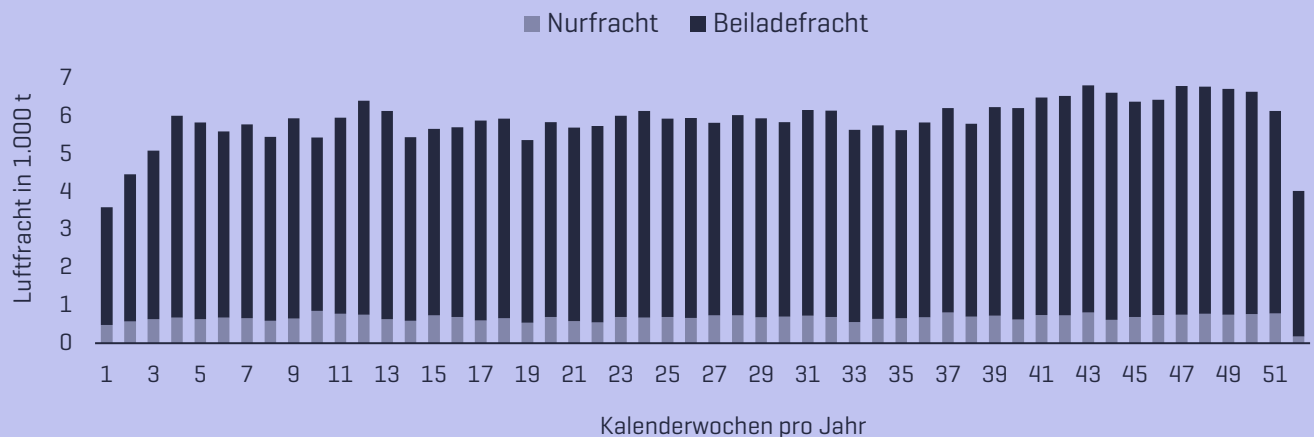
Luftpostumschlag geht weiter zurück

Im Jahr 2024 wurde mit 3.455 Tonnen wiederholt weniger Luftpost umgeschlagen [-51,7 % zum Vorjahr bzw. -81,3 % zum Jahr 2019]. Die Luftpost unterliegt weniger konjunkturellen Schwankungen als strategischen Zielen der Post bzw. politischen Entscheidungen. Aktuell sind alle Nachtpostflüge eingestellt.

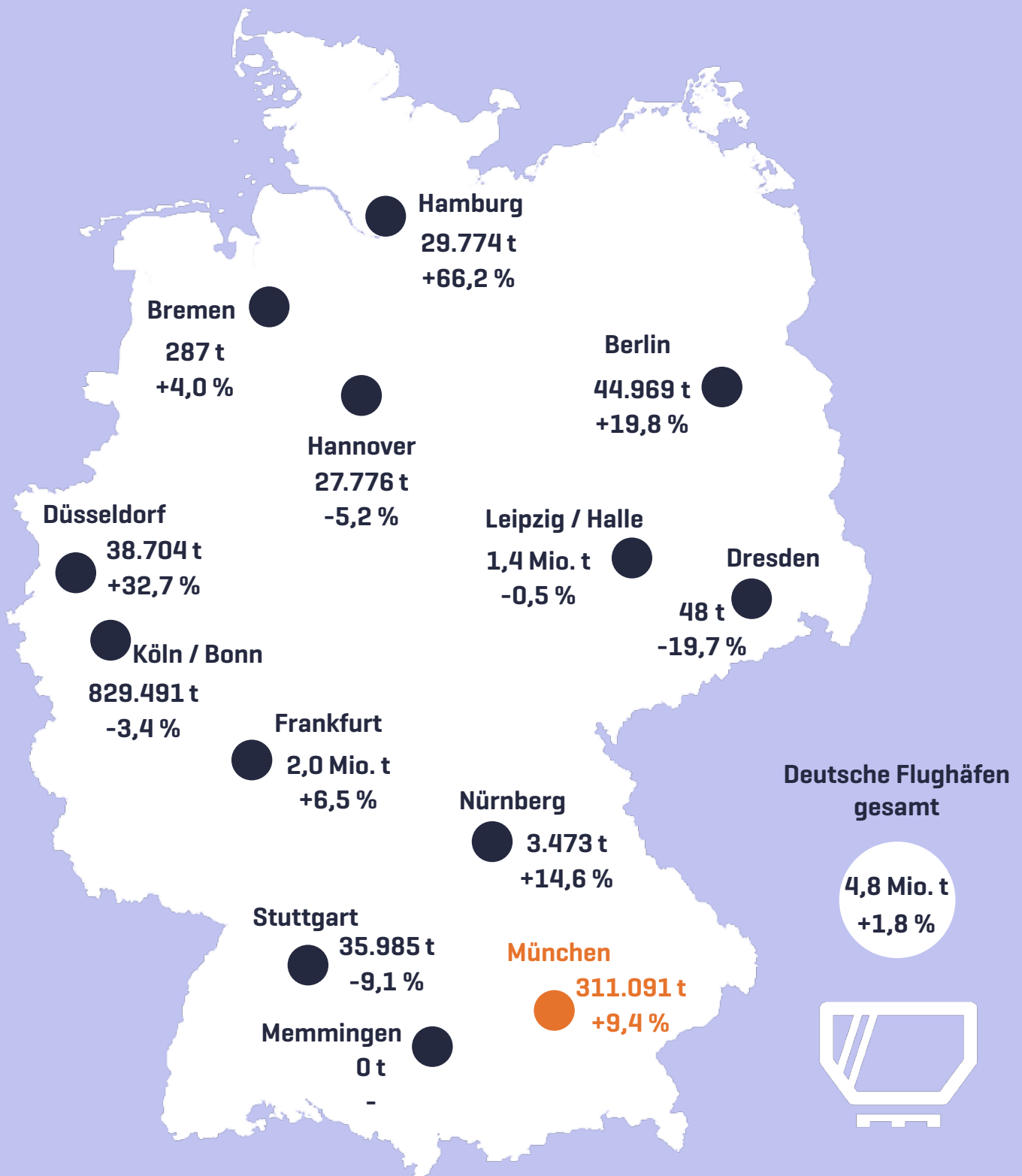
Cargoumschlag wächst

Insgesamt liegt das Cargoaufkommen, die Summe aus Luftfracht- und Luftpostumschlag, mit +9,4 % zum Vorjahr und 311.091 Tonnen deutlich im positiven Bereich [-11,1 % zu 2019].

Wöchentliche Entwicklung Nurfracht und Beiladefracht 2024



Cargo in Tonnen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2024



Cargo (Luftfracht- und Luftpostumschlag); Veränderung zum Vorjahr
Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)



Verkehr seit 1949

Verkehrsergebnisse seit 1949

Jahr	Flugzeug- bewegungen Gesamtverkehr	Verän- derung	Passagiere gewerblich	Verän- derung	Luftfracht [t]	Verän- derung	Luftpost [t]	Verän- derung
1949	2.798		28.970		301		62	
1950	5.332	90,6 %	69.044	138,3 %	1.273	322,9 %	160	158,1 %
1951	8.262	55,0 %	114.574	65,9 %	2.697	111,9 %	395	146,9 %
1952	7.098	-14,1 %	114.578	0,0 %	1.761	-34,7 %	457	15,7 %
1953	9.392	32,3 %	140.280	22,4 %	1.834	4,1 %	347	-24,1 %
1954	13.630	45,1 %	171.207	22,0 %	2.302	25,5 %	520	49,9 %
1955	26.048	91,1 %	270.906	58,2 %	2.915	26,6 %	695	33,7 %
1956	46.052	76,8 %	349.571	29,0 %	3.605	23,7 %	755	8,6 %
1957	49.688	7,9 %	417.807	19,5 %	3.945	9,4 %	891	18,0 %
1958	46.328	-6,8 %	495.150	18,5 %	4.272	8,3 %	953	7,0 %
1959	46.658	0,7 %	586.921	18,5 %	5.288	23,8 %	1.175	23,3 %
1960	50.108	7,4 %	794.613	35,4 %	7.506	41,9 %	1.475	25,5 %
1961	44.826	-10,5 %	838.493	5,5 %	8.451	12,6 %	2.289	55,2 %
1962	47.206	5,3 %	1.006.056	20,0 %	10.140	20,0 %	3.734	63,1 %
1963	53.956	14,3 %	1.184.362	17,7 %	11.416	12,6 %	4.296	15,1 %
1964	56.070	3,9 %	1.318.935	11,4 %	12.827	12,4 %	4.886	13,7 %
1965	64.412	14,9 %	1.647.329	24,9 %	16.050	25,1 %	5.391	10,3 %
1966	73.836	14,6 %	1.852.641	12,5 %	18.446	14,9 %	6.155	14,2 %
1967	78.716	6,6 %	2.009.951	8,5 %	20.200	9,5 %	6.343	3,1 %
1968	80.576	2,4 %	2.277.588	13,3 %	26.901	33,2 %	6.809	7,3 %
1969	83.532	3,7 %	2.595.412	14,0 %	28.600	6,3 %	7.484	9,9 %
1970	102.907	23,2 %	3.550.929	36,8 %	31.943	11,7 %	8.696	16,2 %
1971	111.616	8,5 %	4.011.474	13,0 %	32.682	2,3 %	9.087	4,5 %
1972	113.174	1,4 %	4.467.464	11,4 %	36.638	12,1 %	10.612	16,8 %
1973	109.128	-3,6 %	4.247.764	-4,9 %	36.847	0,6 %	11.447	7,9 %
1974	113.788	4,3 %	4.332.887	2,0 %	37.883	2,8 %	11.002	-3,9 %
1975	116.668	2,5 %	4.543.138	4,9 %	34.664	-8,5 %	10.866	-1,2 %
1976	119.332	2,3 %	4.924.544	8,4 %	40.854	17,9 %	9.843	-9,4 %
1977	123.403	3,4 %	5.299.122	7,6 %	44.122	8,0 %	10.702	8,7 %
1978	130.172	5,5 %	5.624.780	6,1 %	47.856	8,5 %	7.859	-26,6 %
1979	138.859	6,7 %	6.084.917	8,2 %	39.118	-18,3 %	10.073	28,2 %
1980	142.032	2,3 %	6.057.997	-0,4 %	39.091	-0,1 %	10.813	7,3 %
1981	139.564	-1,7 %	5.915.167	-2,4 %	36.199	-7,4 %	11.153	3,1 %
1982	133.366	-4,4 %	5.923.482	0,1 %	37.042	2,3 %	11.082	-0,6 %
1983	134.119	0,6 %	6.356.666	7,3 %	36.909	-0,4 %	12.346	11,4 %
1984	140.664	4,9 %	7.235.118	13,8 %	42.141	14,2 %	14.725	19,3 %
1985	157.347	11,9 %	8.042.579	11,2 %	41.173	-2,3 %	15.305	3,9 %
1986	166.510	5,8 %	8.405.996	4,5 %	49.044	19,1 %	17.064	11,5 %
1987	175.478	5,4 %	9.575.061	13,9 %	54.065	10,2 %	20.295	18,9 %
1988	177.817	1,3 %	9.956.393	4,0 %	55.879	3,4 %	21.424	5,6 %
1989	189.964	6,8 %	10.485.182	5,3 %	60.327	8,0 %	20.920	-2,4 %
1990	191.856	1,0 %	11.423.838	9,0 %	61.221	1,5 %	21.467	2,6 %
1991	183.932	-4,1 %	10.797.984	-5,5 %	55.213	-9,8 %	23.219	8,2 %

Verkehrsergebnisse seit 1949

[Fortsetzung]

Jahr	Flugzeug- bewegungen Gesamtverkehr	Verän- derung	Passagiere gewerblich	Verän- derung	Luftfracht [t] gewerblich	Verän- derung	Luftpost [t] gewerblich	Verän- derung
1992	192.153	4,5 %	12.018.202	11,3 %	56.847	3,0 %	25.557	10,1 %
1993	192.180	0,0 %	12.731.917	5,9 %	65.276	14,8 %	30.083	17,7 %
1994	199.845	4,0 %	13.497.041	6,0 %	71.807	10,0 %	30.795	2,4 %
1995	213.951	7,1 %	14.867.922	10,2 %	70.519	-1,8 %	35.787	16,2 %
1996	233.254	9,0 %	15.686.095	5,5 %	82.948	17,6 %	35.103	-1,9 %
1997	267.814	14,8 %	17.894.704	14,1 %	103.572	24,9 %	28.073	-20,0 %
1998	278.392	3,9 %	19.321.355	8,0 %	103.850	0,3 %	23.084	-17,8 %
1999	299.070	7,4 %	21.282.906	10,2 %	123.331	18,8 %	23.366	1,2 %
2000	319.009	6,7 %	23.125.872	8,7 %	133.234	8,0 %	23.323	-0,2 %
2001	337.653	5,8 %	23.646.900	2,3 %	135.000	1,3 %	22.668	-2,8 %
2002	344.405	2,0 %	23.163.720	-2,0 %	165.902	22,9 %	22.497	-0,8 %
2003	355.602	3,3 %	24.193.304	4,4 %	156.132	-5,9 %	22.000	-2,2 %
2004	383.110	7,7 %	26.814.505	10,8 %	177.005	13,4 %	21.368	-2,9 %
2005	398.838	4,1 %	28.619.427	6,7 %	208.662	17,9 %	15.215	-28,8 %
2006	411.335	3,1 %	30.757.978	7,5 %	231.736	11,1 %	13.672	-10,1 %
2007	431.815	5,0 %	33.959.422	10,4 %	257.873	11,3 %	14.536	6,3 %
2008	432.296	0,1 %	34.530.593	1,7 %	256.757	-0,4 %	17.707	21,8 %
2009	396.805	-8,2 %	32.681.067	-5,4 %	229.024	-10,8 %	13.126	-25,9 %
2010	389.939	-1,7 %	34.721.605	6,2 %	289.535	26,4 %	12.113	-7,7 %
2011	409.956	5,1 %	37.763.701	8,8 %	302.959	4,6 %	17.472	44,2 %
2012	398.039	-2,9 %	38.360.604	1,6 %	287.074	-5,2 %	18.160	3,9 %
2013	381.951	-4,0 %	38.672.644	0,8 %	284.520	-0,9 %	17.888	-1,5 %
2014	376.678	-1,4 %	39.700.515	2,7 %	305.347	7,3 %	18.027	0,8 %
2015	379.911	0,9 %	40.981.522	3,2 %	337.564	10,6 %	18.801	4,3 %
2016	394.430	3,8 %	42.261.309	3,1 %	355.950	5,4 %	19.171	2,0 %
2017	404.505	2,6 %	44.577.241	5,5 %	372.529	4,7 %	15.988	-16,6 %
2018	413.469	2,2 %	46.253.623	3,8 %	358.411	-3,8 %	16.835	5,3 %
2019	417.138	0,9 %	47.941.348	3,6 %	338.517	-5,6 %	18.455	9,6 %
2020	146.833	-64,8 %	11.112.773	-76,8 %	152.636	-54,9 %	5.820	-68,5 %
2021	153.097	4,3 %	12.496.432	12,5 %	175.353	14,9 %	6.599	13,4 %
2022	285.028	86,2 %	31.642.738	153,2 %	266.862	52,2 %	7.926	20,1 %
2023	302.150	6,0 %	37.037.070	17,0 %	281.867	5,6 %	7.149	-9,8 %
2024	327.228	8,3 %	41.568.219	12,2 %	313.778	11,3 %	3.460	-51,6 %

Begriffe und Definitionen im Luftverkehr

Flugzeugbewegungen

Landungen und Starts von Flugzeugen oder Hubschraubern [Drehflügler]

Fluggastverkehr

- Lokales Aufkommen [Originärverkehr]
Fluggäste, die in München ihre Flugreise beginnen oder beenden.
- Umsteiger [Transferpassagiere] werden sowohl bei Ankunft [als Aussteiger] als auch bei Abflug [als Zusteiger] registriert.
- Durchgang [Transit]
Fluggäste, die in München zwischenlanden und den Flug mit dem gleichen Flugzeug fortsetzen. Transitreisende werden nur einmal bei Landung erfasst.
- Gesamtaufkommen
Summe aus Originärverkehr, Umsteigern und Transit

Luftfracht- und Luftpostverkehr

- Umschlag
Sämtliche in München ein- oder ausgeladenen Sendungen. Alle Umladungen von Luftfracht bzw. Luftpost werden bei Ankunft [als Ausladung] und bei Abflug [als Einladung] gezählt.
- Durchgang [Transit]
Luftfracht- und Luftpostsendungen, die nach Zwischenlandung in München mit demselben Flugzeug weiterbefördert werden. Transitfracht wird nur einmal bei Landung erfasst.
- Gesamtaufkommen
Summe aus Umschlag und Transit
- Trucking
Zu- und Abbringung von Luftfracht per LKW im regelmäßigen, im Flugplan veröffentlichten Verkehr sowie Ad-hoc-Verkehr.

Flugarten

Gewerblicher Verkehr

- Linienverkehr
Öffentliche, zwischen bestimmten Flugplätzen eingerichtete, regelmäßige Flugverbindung zur gewerblichen Beförderung von Personen, Fracht und Post, für die dem Luftfahrtunternehmen eine entsprechende Genehmigung erteilt wurde, wobei für jeden Flug der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Einzelkauf entweder bei den Luftfahrtunternehmen oder dessen bevollmächtigten Agenturen angeboten werden. Unterschieden werden dabei:
 - a) Planmäßiger Flug
Nach veröffentlichtem Flugplan durchgeführter Flug sowie planmäßiger Flug mit abweichender Streckenführung [z. B. wegen Ausnahme- und Ausweichlandungen].
 - b) Extraflug
Zusätzlicher Planflug; hierzu gehören Verdichtungsflüge auf planmäßig beflogenen Strecken und planmäßige Sonderflüge [z. B. Messeflüge].
- Gelegenheitsverkehr
Gewerbliche Flüge zur Beförderung von Personen, Fracht und Post, die nicht dem Linienverkehr zugeordnet sind. Der Gelegenheitsverkehr unterteilt sich in:
 - a) Turnusmäßige Beförderung von Pauschalreisenden für gewerbliche Reiseveranstalter im Verkehr mit Flughäfen außerhalb der EU.
 - b) Tramp- und Anforderungsverkehr
Ad-hoc-Beförderung von Personen oder Gütern in Gesamtladungen im Gelegenheitsverkehr für Dritte. Zum Tramp- und Anforderungsverkehr gehören auch Frachtcharter und Militärcharter, d.h. für Militärangehörige von gewerblichen Luftfahrtunternehmen angemietete Flüge.
 - c) Taxiverkehr
Beförderung von Personen und Gütern im Nicht-Linienverkehr auf Einzelanforderung des Bestellers, die von Luftfahrtunternehmen mit entsprechender Lizenz durchgeführt werden. Hierzu rechnen auch Ambulanzflüge.

- Sonstiger Gelegenheitsverkehr
Dazu gehören Rundflüge, Schulflüge gewerblicher Unternehmen und sonstige Flüge, soweit sie im Rahmen des gewerblichen Verkehrs durchgeführt werden.

Nichtgewerblicher Verkehr

- Werkverkehr
Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u. a. Geschäftsflüge von Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen, fremden Luftfahrzeugen.
- Überführungsflüge
Flüge ohne Nutzlast (Leerflüge) – ausgenommen Taxiverkehr – zum Zwecke der Bereitstellung von Flugzeugen oder Rückflüge zum Heimathafen.
- Sonstiger nichtgewerblicher Verkehr
Flüge, die nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung und nicht in o. a. Flugarten durchgeführt werden. Dazu zählen u.a. private Reiseflüge, Schulflüge von nichtgewerblichen Flugschulen, Flüge von Staatsluftfahrzeugen (Regierungsflüge), Trainings- und Pilotentestflüge.
- Verkehrseinheiten
Die Summe der gewerblichen Passagiere (ohne Transit) und dem Cargo (in kg), wobei 100 kg Cargo einer Verkehrseinheit entsprechen.

Allgemeine Luftfahrt

Unter dem Begriff »Allgemeine Luftfahrt« (General Aviation) versteht man

- die gewerblichen Verkehrsarten »Taxiverkehr« und »Sonstiger Gelegenheitsverkehr«
- sowie die nichtgewerblichen Verkehrsarten »Werkverkehr«, »Überführungsflüge« und »sonstiger nichtgewerblicher Verkehr« (ohne Militärverkehr).

Länderübersicht

Europa:

Alle europäischen Länder einschließlich Belarus, Moldau, Russische Föderation westlich des Urals, Türkei, Ukraine und Zypern sowie Dänemark inklusive Färöer, Portugal inklusive Azoren und Madeira, Spanien inklusive Kanarische Inseln, Ceuta und Melilla

Nahost:

Bahrain, Irak, Iran, Israel, Jemen, Jordanien, Katar, Kuwait, Libanon, Oman, Saudi-Arabien, Syrien, Vereinigte Arabische Emirate

Nordafrika:

Ägypten, Algerien, Libyen, Marokko, Tunesien

Übriges Afrika:

Afrika ohne Nordafrika

Nordamerika:

Kanada und USA sowie Grönland

Lateinamerika:

Gesamter Mittel- / Südamerikanischer Kontinent und Karibischer Raum einschließlich Puerto Rico und Jungferninseln sowie Chile inklusive Osterinseln, Ecuador inklusive Galapagos und Falkland-Inseln (britisch)

Asien / Pazifik:

einschließlich Afghanistan, Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan, Kirgisistan, Pakistan, Russische Föderation östlich des Urals, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan, sowie Australien, Neuseeland und pazifische Inseln mit Ausnahme von Hawaii, Osterinseln und Galapagos-Inseln



Impressum

Herausgeber

Flughafen München GmbH
Geschäftsbereich Aviation
Route and Passenger Development
Statistik und Marktforschung
Postfach 23 17 55
85326 München

www.munich-airport.de

März 2025

Kontakt

Thomas Höfer
thomas.hoefer@munich-airport.de