

# Statistischer Jahresbericht 2023

Luftverkehrsstatistik

Verbindung leben

# M



# Vorwort

Der vorliegende Bericht gibt einen detaillierten Überblick über den Umfang und die Struktur des Luftverkehrs am Flughafen München im Jahr 2023.

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

- 3** Verkehrsergebnisse Jahr 2023 im Überblick
- 4** Verkehrsentwicklung am Flughafen München 2023 und 1992 – 2023
- 6** Flugzeugbewegungen 2023
- 9** Passagieraufkommen 2023
- 13** Luftfracht- und Luftpostaufkommen 2023
- 16** Verkehrsergebnisse seit 1949
- 19** Begriffe und Definitionen im Luftverkehr
- 21** Impressum





# /Verkehrsergebnisse im Jahr 2023 im Überblick



Gesamtverkehr

**302.150**  
+6,0 %



Gewerblicher  
Verkehr

**294.342**  
+6,3 %



Linien- /  
Charterverkehr

**283.515**  
+7,5 %

**7.808**  
-4,9 %

Nichtgewerblicher  
Verkehr



Gesamtverkehr

**37,05 Mio.**  
+17,0 %



Gewerblicher  
Verkehr

**37,04 Mio.**  
+17,0 %



Linien- /  
Charterverkehr

**37,02 Mio.**  
+17,1 %

**10.675**  
-1,5 %

Nichtgewerblicher  
Verkehr



Luftfrachtumschlag  
[ohne Transit]

**277.199 t**  
+7,1 %

# Verkehrsentwicklung 2023

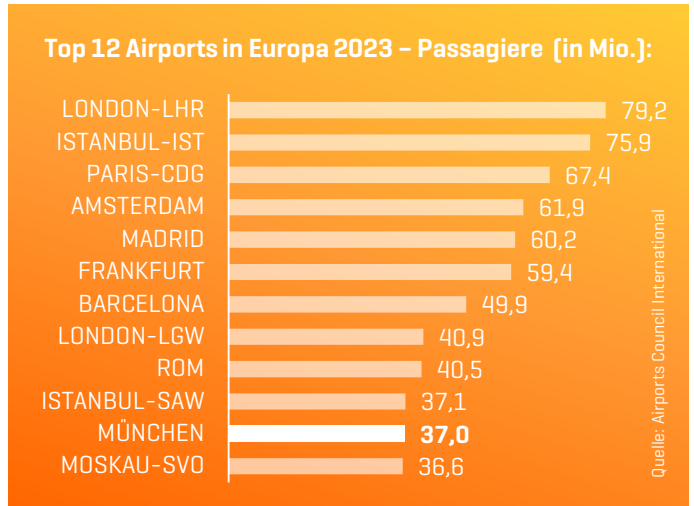
Der Luftverkehr erholt sich weltweit, Deutschland hinkt mit vergleichsweise schwacher Entwicklung hinterher

## Langstreckenverkehr als Stütze der Entwicklung

Die Nachfrage nach Flugreisen ist weiterhin ungebrochen: 2023 kehrten vor allem die internationalen Passagiere zurück. Ihr Anteil betrug 51 %, was exakt dem Vorkrisenniveau entspricht. Absolut liegt die Zahl der internationalen Passagiere noch -23 % unter den Werten des Jahres 2019. Der Nordamerikaverkehr – als Zugpferd der Langstreckenentwicklung – lag bereits deutlich über dem Vorkrisenniveau. Der wichtige asiatische Markt erholte sich ebenfalls schnell; Destinationen wie Indien oder Thailand übertrafen bereits die Ergebnisse des Jahres 2019. China hinkte aufgrund der verspäteten Öffnung noch hinterher, holte jedoch im Jahresverlauf deutlich auf.

## Entwicklung in Deutschland unterdurchschnittlich

In Summe erreichte der Flughafen München im vergangenen Jahr passagierseitig rund 77% des Vorkrisenniveaus. Ein ähnlicher Wert wird von den in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen deutschlandweit gemeldet. Damit liegt Deutschland deutlich hinter den europäischen und weltweiten Erholungsraten zurück, die nach Meldungen der ACI Europe bzw. IATA rund 95 % des Vorkrisenniveaus erreichten. Hohe Standortkosten – vor allem staatliche Abgaben – hemmen das Wachstum. Besonders der dezentrale innerdeutsche Verkehr liegt immer noch danieder. Auch an den Drehkreuzen zeigt der innerdeutsche Verkehr die niedrigsten Erholungsraten, gepaart mit hohen Ticketpreisen und reduziertem Angebot.

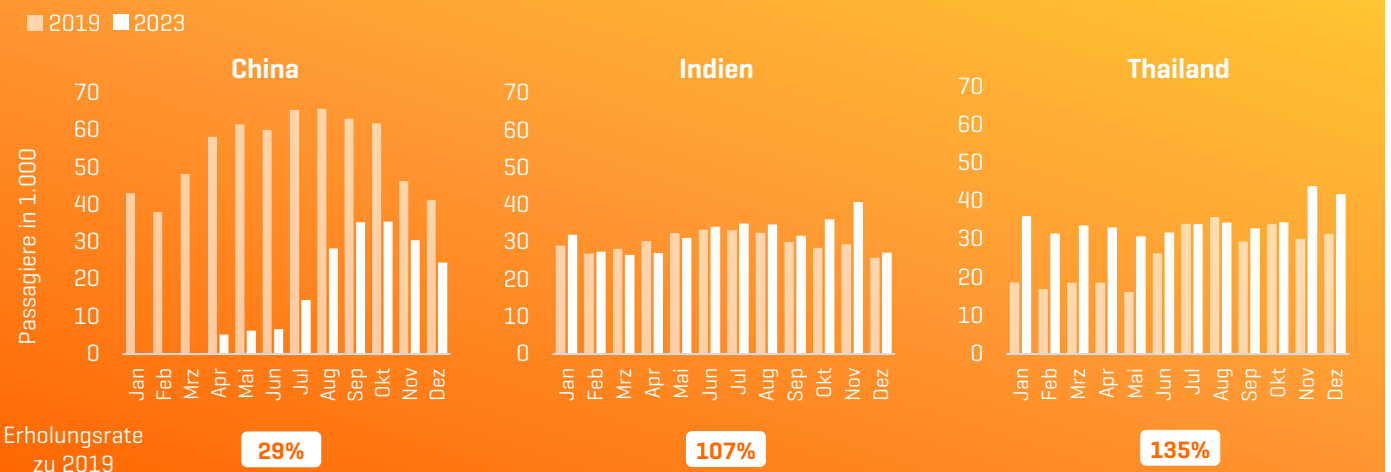


Zusätzlich dämpften geopolitische Krisen sowie Engpässe bei der Beschaffung von Flugzeugen und Personal die Entwicklung. In München kam noch der Sondereffekt des ungewöhnlich starken Wintereinbruchs im Dezember hinzu.

## Auslastung auf Rekordniveau

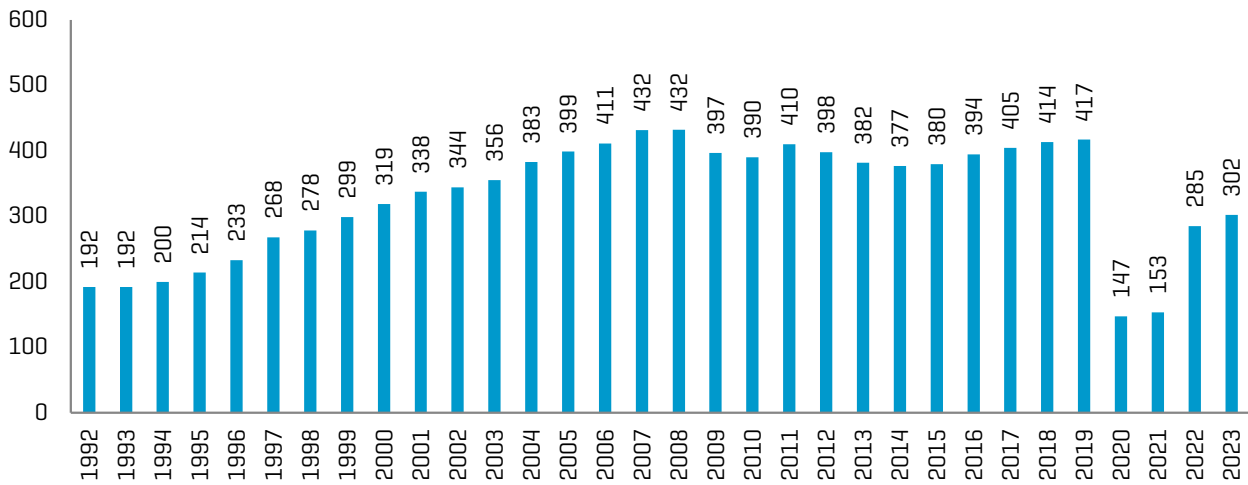
Die angebotenen Flüge waren im Schnitt zu 81% ausgelastet – ein Rekordwert, der zeigt, dass die verzögerte Erholung trotz hoher Preise nicht auf mangelnde Nachfrage zurückzuführen ist. Eine Untersuchung der F.U.R. belegt die weiterhin hohe Flugreisebereitschaft der Bevölkerung.

## Monatliche Passagierentwicklung im Asienverkehr 2023 (zu 2019)

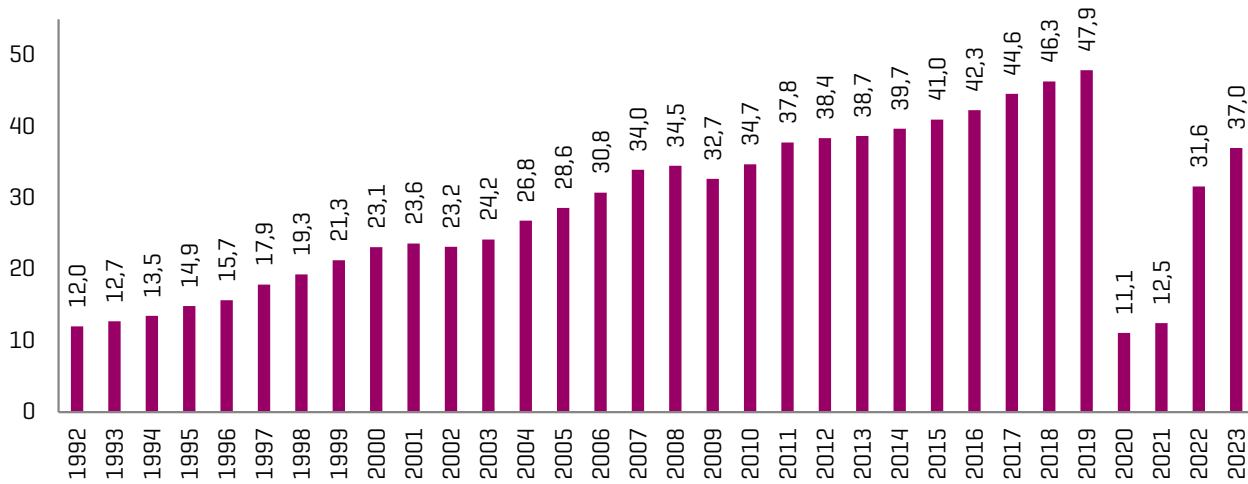


## Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen München 1992-2023

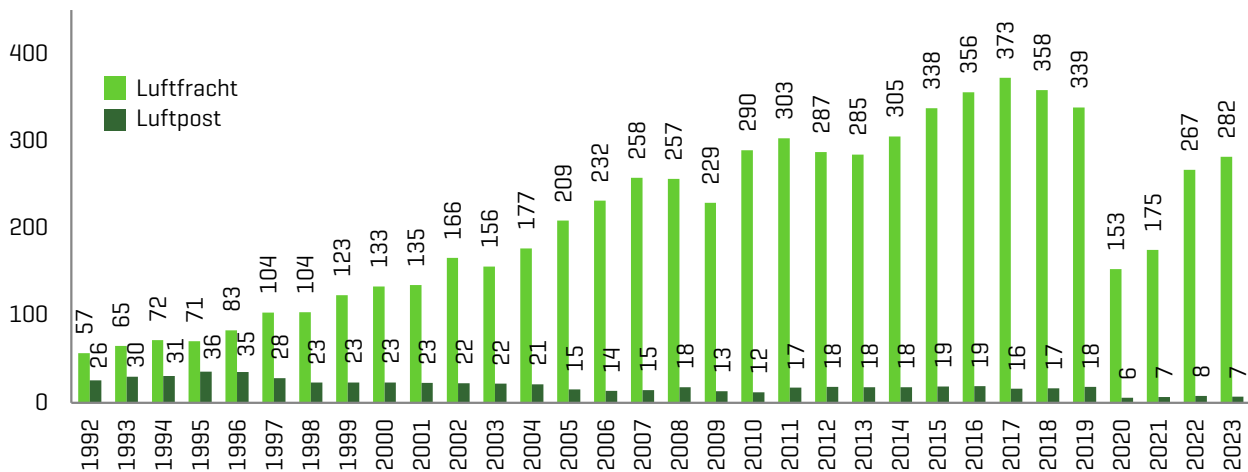
Starts und Landungen im Gesamtverkehr (in 1.000)



Passagiere im gewerblichen Verkehr (in Mio.)



Luftfracht- und Luftpost inkl. Transit (in 1.000 t)



# /Flugzeugbewegungen 2023

7 Bewegungsentwicklung 2023

8 Flugzeugbewegungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2023





# /Flugzeugbewegungen 2023

## Nachfrage im Passagierverkehr treibt Flugbewegungen

### 302.150 Flugbewegungen – Zuwachs von +6 %

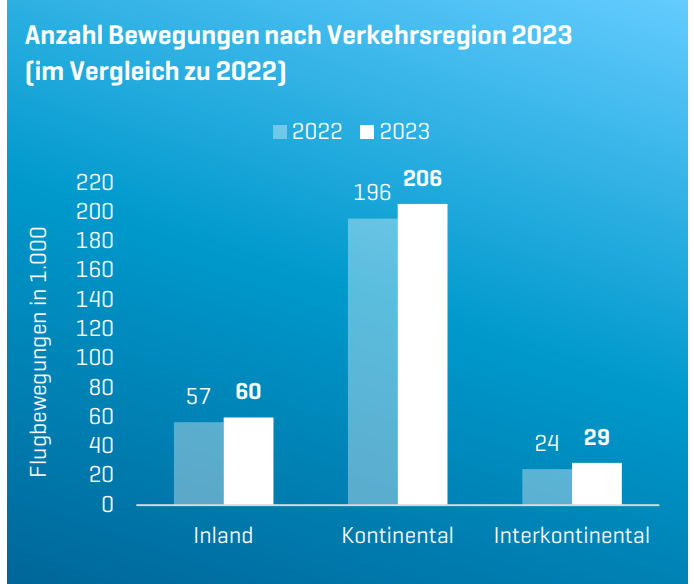
Treiber der Bewegungsentwicklung waren die Passagierflüge, die überproportional um +7,7 % zulegen. Gleichzeitig ging die Zahl der reinen Frachtflüge um -7,1 % und der nicht gewerbliche Verkehr um -4,9 % zurück. Der gewerbliche Teil der Allgemeinen Luftfahrt ging sogar um -16,8 % zurück.

### München auf Platz 11 im europäischen Vergleich

Im Wettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen erreichte der Flughafen München den elften Rang der verkehrsreichsten Airports. Aufgrund geopolitischer Verwerfungen durch den russischen Angriff auf die Ukraine unterliegt dieser Vergleich allerdings Sondereffekten.

### Drehkreuzverkehr als Treiber der Erholung

Der von der Drehkreuzfunktion des Flughafen Münchens abhängige Langstreckenverkehr wuchs am stärksten und legte um +17,7 % auf 28.813 gewerbliche Flugbewegungen zu. Auch der Kontinentalverkehr, der über weite Teile als Drehkreuzzubringer fungiert, konnte mit +5,1 % deutlich wachsen und erreichte 205.735 Flüge. Zwar verzeichnete auch der innerdeutsche Verkehr v.a. gegen Jahresende deutliche Zuwächse (+5,6 %), fällt jedoch trotzdem mit knapp 59.794 Bewegungen im Vergleich zu den anderen Segmenten zurück. Seit der Corona-Pandemie besteht in diesem Segment ein Anbietermonopol mit folglich reduziertem Angebot bei hohen Preisen. Aufgrund hoher staatlicher Standortkosten hat sich derzeit noch kein alternativer Anbieter für preissensible Punkt-zu-Punkt-Verkehre gefunden.

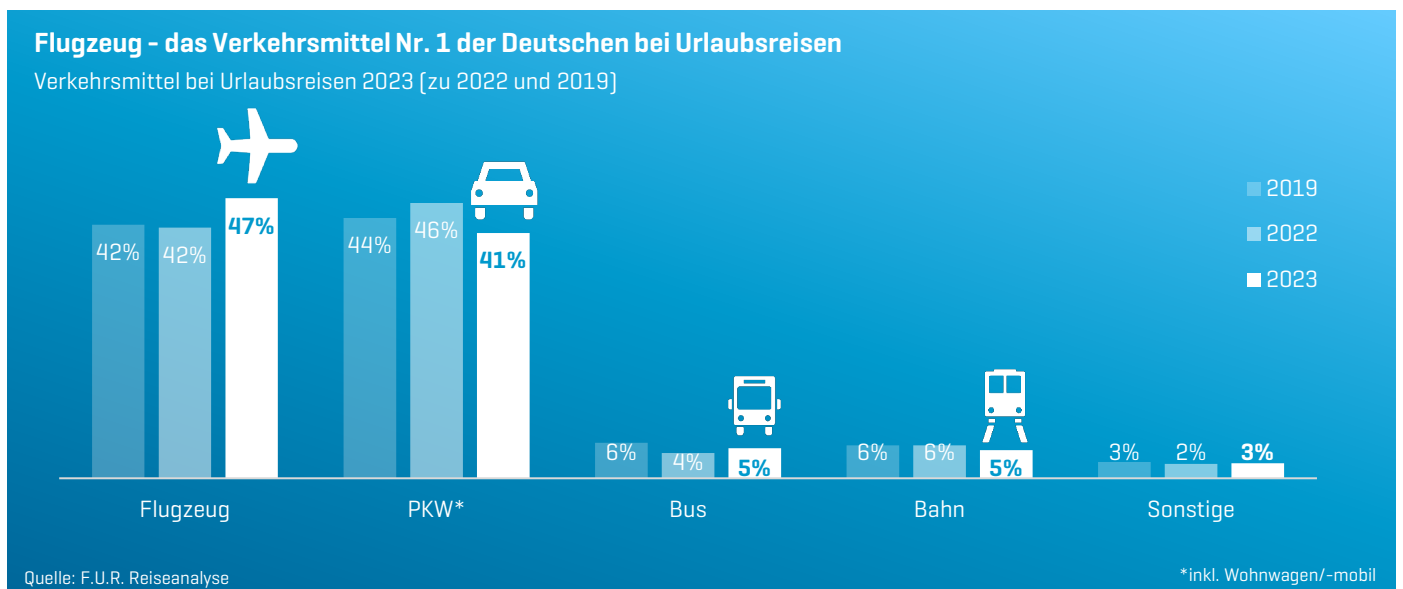


### München neben London Heathrow einziger A380-Hub in Europa

Die hohe Nachfrage am Standort München ermöglichte es der Lufthansa – entgegen früheren Plänen – den Airbus A380 wieder im regelmäßigen Liniendienst ab München einzusetzen. Die Flüge sind äußerst erfolgreich angelaufen, so dass ab dem Spätsommer 2024 sechs A380 der Lufthansa in München stationiert sein werden.

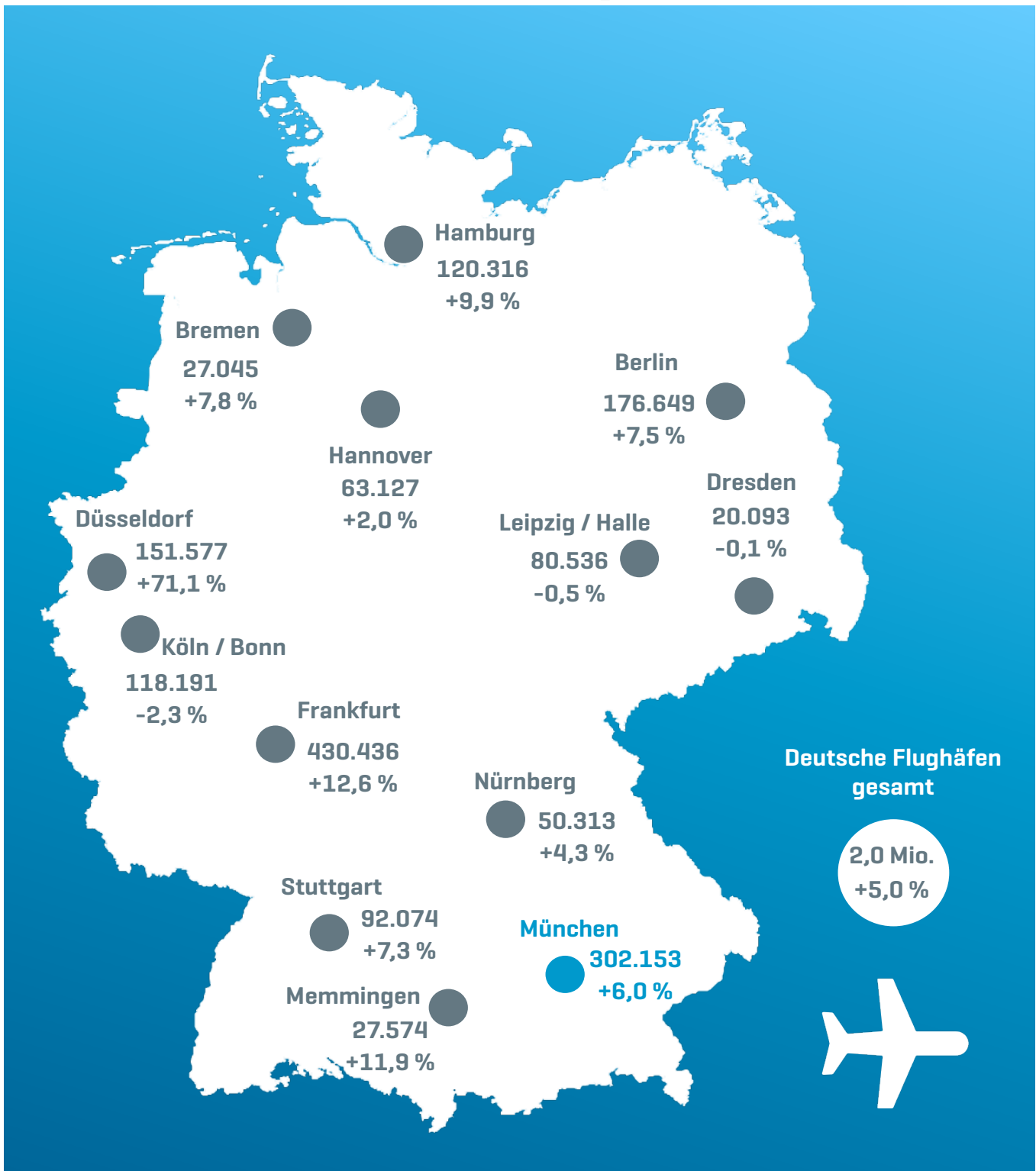
### Von Flugscham keine Spur

F.U.R. Reiseanalyse zeigt: Flugzeug erstmals beliebtestes Reisemittel deutscher Urlauber.





# Flugbewegungen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2023



Gesamtverkehr; Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV-STAT)



1804	Madrid	15:25	H14	Check-in	LH 2242	Nantes	15:	
1664	Sibiu	15:25	15:45	H26	Check-in	LH 412	New York/Newark	15:
1704	Sofia	15:25		K..	Check-in	LH 2234	Paris (CDG)	15:
2418	Stockholm (ARN)	15:25		H37	Check-in	LH 2148	Stuttgart	15:
1714	Zagreb	15:25		G..	Check-in	FN 8204	Venedig	15:
1826	Bilbao	15:30		628	Check-in	LH 1814	Barcelona	15:
2014	Düsseldorf	15:30		K..	Check-in	BM 1846	Bristol	15:
2344	Gra	15:30		H18	Check-in			15:
2464	Helsinki	15:30						15:
714	Tokio (HND)	15:30						15:

# Passagieraufkommen 2023

- 10** Passagierentwicklung 2023
- 11** Passagierstruktur 2023
- 12** Passagiere der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2023





# /Passagierentwicklung 2023

Die Erholung im Passagierverkehr schreitet voran: Deutlich zweistellige Wachstumsraten in allen Verkehrssegmenten

## Wachstum von 5,4 Mio. Passagieren

Mit 37,0 Mio. erzielte die Flughafen München GmbH erneut ein deutliches Passagierplus. Sowohl Privatreisende [+18 %] als auch Geschäftsreisende [+15 %] legten zu, allerdings wuchs die Zahl der Privatreisenden überproportional, wodurch der Geschäftsreiseanteil mit 27 % leicht nachgab. Besonders erfreulich ist, dass – im wirtschaftlich relevanten Besucheraufkommen – der Geschäftsreiseanteil bei 42 % liegt, der Wirtschaftsstandort München also weiterhin bedeutend ist.

Der Umsteigeranteil blieb mit 41 % weiterhin hoch, ging jedoch aufgrund des sich erholenden Originäraufkommens um zwei Prozentpunkte zurück.

## Fliegen wird immer weiblicher

Die Mehrzahl der Fluggäste im Jahr 2023 war mit einem Anteil von 52 % weiblich – vor zehn Jahren lag der Anteil noch bei 40 %. Insbesondere der Trend zu mehr Privatreisen trug zu dieser Entwicklung bei, doch auch bei den Geschäftsreisenden stieg der Frauenanteil auf 45 %.

## Auslastung auf Rekordniveau

Mit 81 % wurde bei der Flugzeugauslastung ein Rekordniveau erreicht. Die hohe Nachfrage traf auf ein noch immer beschränktes Angebot.

## Top Destinationen im Passagierverkehr [nach Städten]

Hamburg	1.180.000	Inland
Frankfurt	965.000	
Berlin	900.000	
London	1.367.000	Kont
Paris	875.000	
Madrid	831.000	
Dubai	633.000	Interkont
New York	503.000	
Bangkok	419.000	

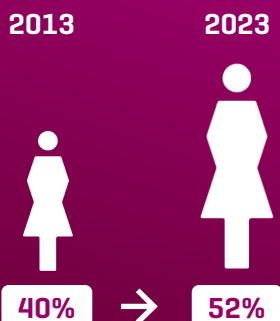
## Alle drei Verkehrssegmente wachsen

Am besten entwickelte sich der Langstreckenverkehr, der auf gut 7 Mio. Passagiere [+31 % im Vergleich zum Vorjahr] zulegte. Prozentual wuchs auch der innerdeutsche Verkehr mit +19 % deutlich auf 6 Mio. Fluggäste, allerdings auf niedriger Basis. Somit liegt dieses Segment immer noch am weitesten hinter den Vorkrisenwerten zurück [-40 %]. Im größten Segment, dem Kontinentalverkehr, wurde ein Wachstum von +17 % auf rund 24 Mio. gewerbliche Passagiere verzeichnet.

## Passagierstruktur und -verhalten im Wandel

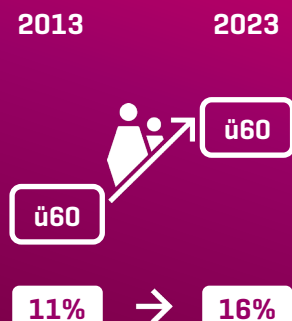
### Fliegen wird weiblicher

Anteil der weiblichen Passagiere



### Best Ager fliegen vermehrt

Anteil der Passagiere ü60 Jahre



### Direktbuchungen steigen

Anteil der direkten Buchungen\*

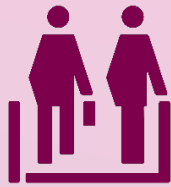


\*Internet, Reiseportal, Airline

# Passagierstruktur im Jahr 2023

## Fluggasttyp

Originäreinsteiger  
**59 %**



Umsteiger  
**41 %**

## Anreiseverkehrsmittel zum Flughafen



**35 %**



Mietwagen & Car-Sharing

**6 %**



**32 %**

S-Bahn



Bus, Transferdienste & Umlandparken

**16 %**



**8 %**

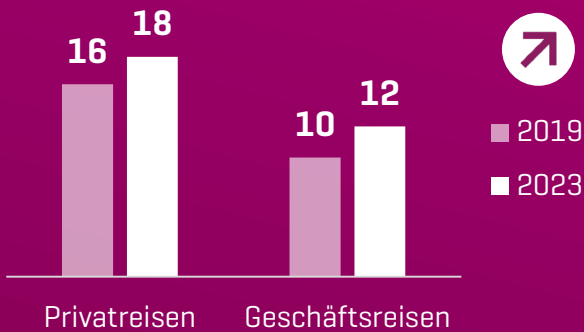
Taxi



**1 %**

ÜFEX

## Durchschnittliche Reisedauer in Tagen



## Permanenter Wohnsitz

Deutschland  
**49 %**



Ausland  
**51 %**

## Reisegrund



## Geschlecht

Männlich

**48 %**



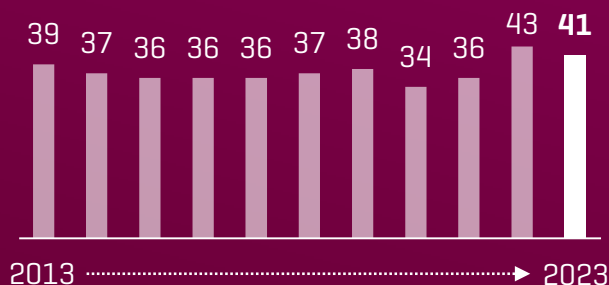
Weiblich

**52 %**

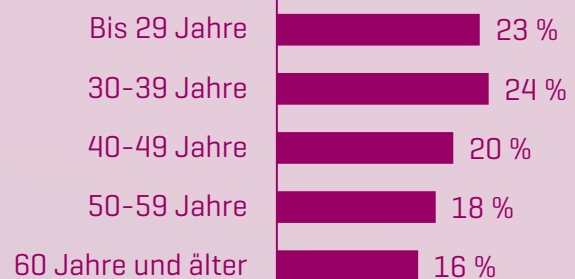
Divers k.A.

## Entwicklung des Umsteigeranteils

seit 2013 [in %]

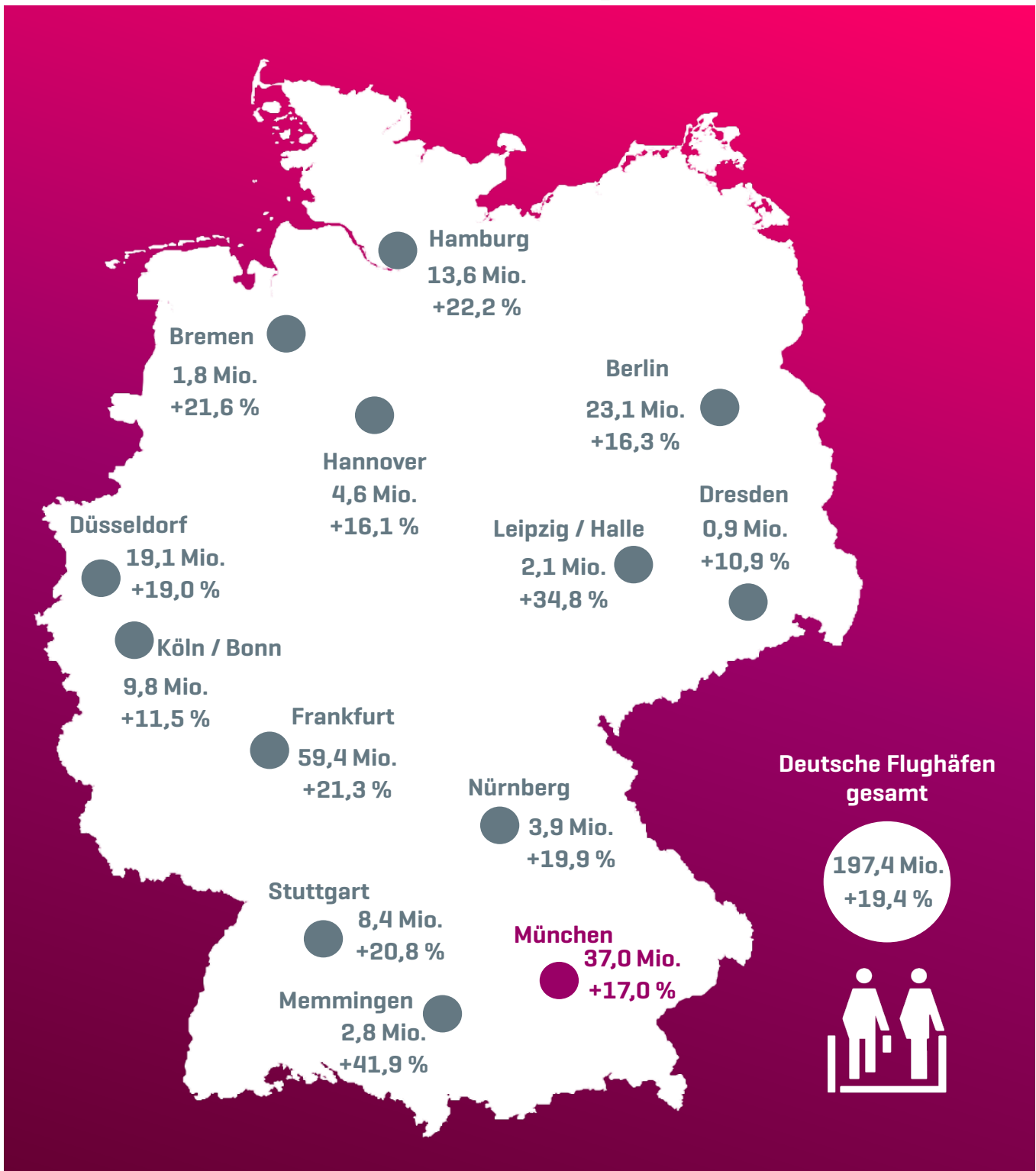


## Altersklassen





# Passagiere an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2023



Gewerblicher Verkehr; Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV-STAT)

# /Luftfracht- und Luftpostaufkommen 2023

- 14 Entwicklung Luftfracht und Luftpost 2023
- 15 Cargo an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2023





# /Luftfracht und Luftpost 2023

## Frachtwachstum in München trotz Wirtschaftskrise in Deutschland

### Frachtentwicklung zweigeteilt

Insgesamt legte der gewerbliche Luftfrachtumschlag in München um +7,1 % auf 277.199 Tonnen zu. Vor dem Hintergrund, der sich weiter eintrübenden deutschen Wirtschaft, ist dies eine sehr positive Entwicklung, auch wenn das Ergebnis rund 16 % unter den Vorkrisenwerten blieb. Treiber war die vom Passagier-Drehkreuzverkehr abhängige Beiladefracht, die ein zweistelliges Plus von +10,8 % verzeichnete und damit 78,8 % des Jahresumschlags 2019 erreichte. Die auf reinen Frachtern transportierte Nurfracht ging dagegen um -4,3 % zurück, liegt aber trotzdem noch 31,6 % über Vorkrisenniveau.

### Luftfracht in München wächst gegen den deutschen Trend

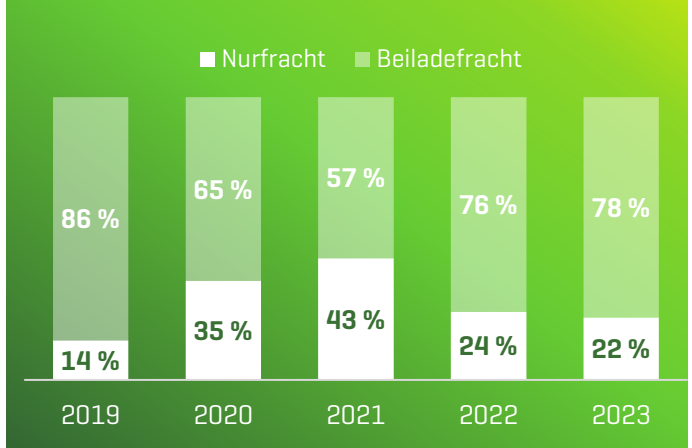
Außer dem Flughafen München konnte im Jahr 2023 keiner der anderen großen deutschen Luftfrachtstandorte eine positive Frachtentwicklung vorweisen. In München wirkt weiterhin der Sondereffekt des sich erholenden Drehkreuzverkehrs. Die zumeist auf der Passagierlangstrecke transportierte Beiladefracht wuchs zweistellig, obwohl sich der Luftfrachtmarkt im vergangenen Jahr generell eintrübte. Im letzten Jahr vor der Corona-Pandemie wurden rund 86 % der in München umgeschlagenen Fracht als Beiladefracht auf Passagiermaschinen transportiert; im vergangenen Jahr lag der Anteil bei 78%. Die Struktur der umgeschlagenen Fracht nähert sich also immer mehr dem Stand von 2019 an.

### Luftpostumschlag geht zurück

Im vergangenen Jahr wurden 7.147 Tonnen Luftpost

umgeschlagen [-9,8 % zum Vorjahr bzw. -61,2 % zum Jahr 2019]. Die Luftpost unterliegt weniger konjunkturellen Schwankungen als strategischen Zielen der Post bzw. politischen Entscheidungen.

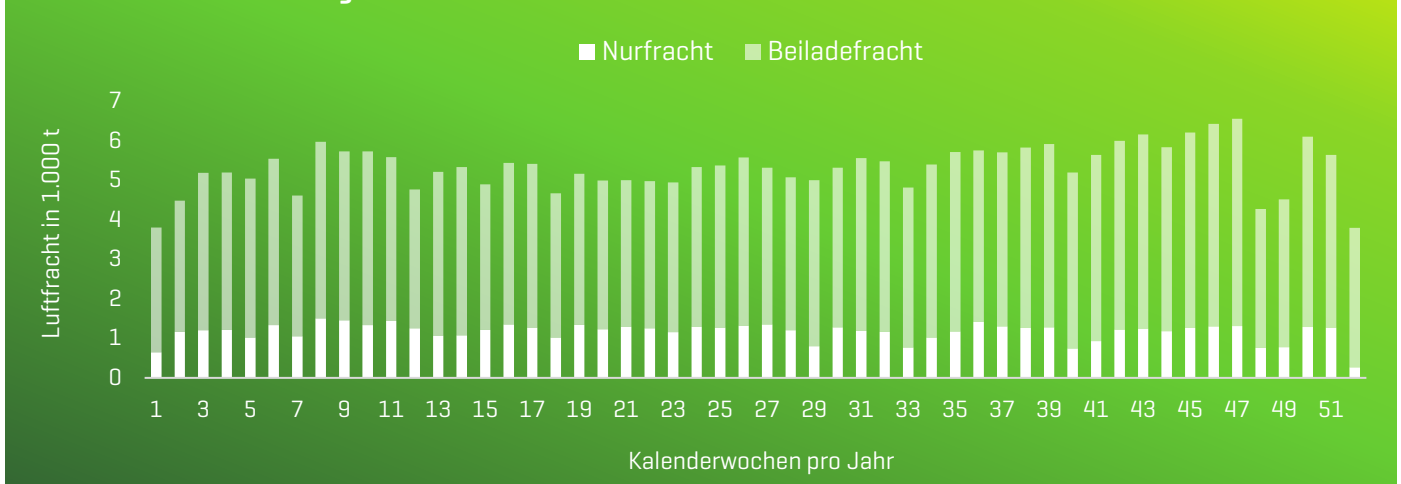
### Anteile Beiladefracht und Nurfracht



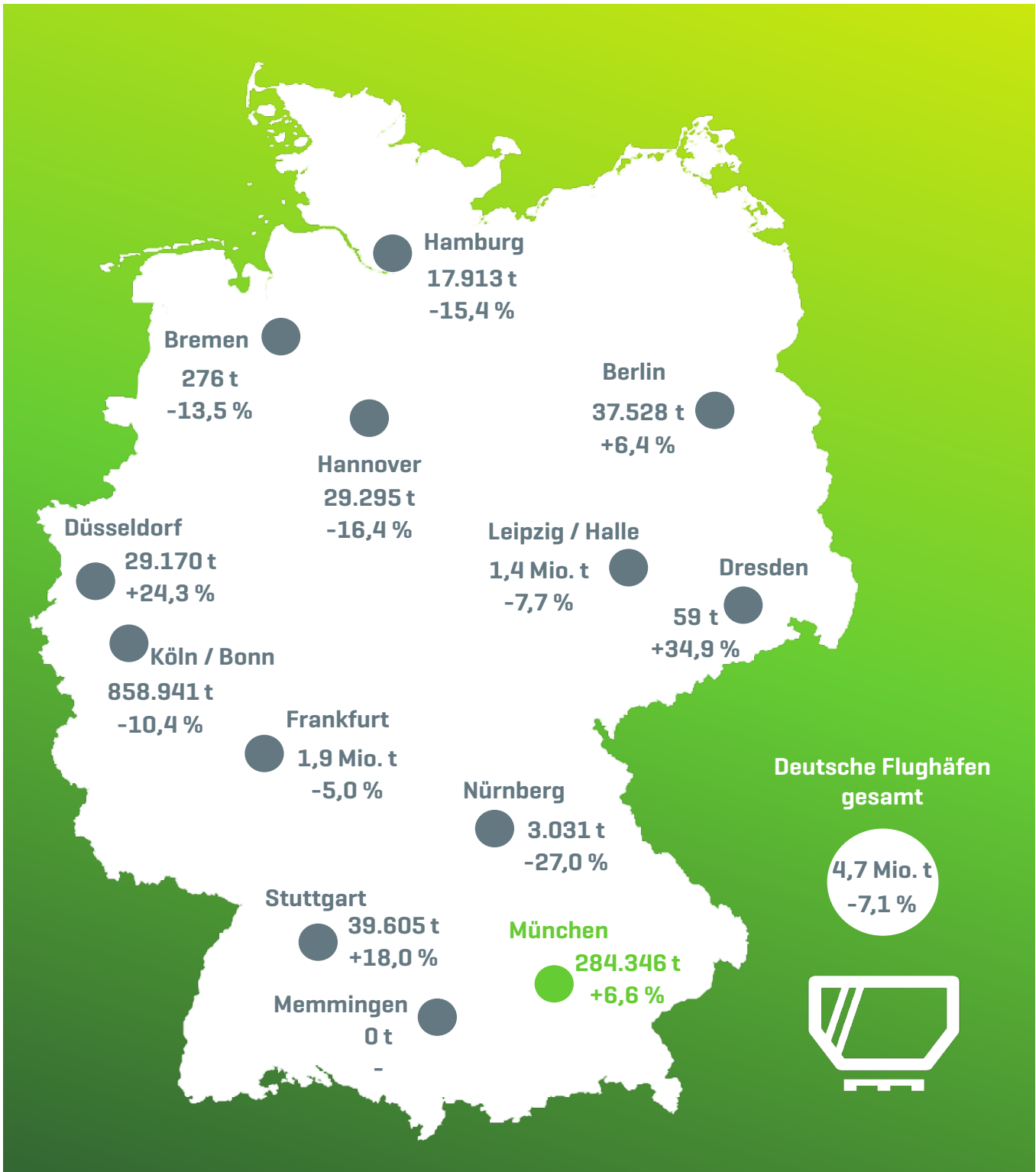
### Cargoumschlag wächst

Damit liegt auch das Cargoaufkommen, die Summe aus Luftfracht- und Luftpostumschlag, mit +6,6 % zum Vorjahr und 284.346 Tonnen deutlich im positiven Bereich [-18,8 % zu 2019].

### Wöchentliche Entwicklung Nurfracht und Beiladefracht 2023



# Cargo in Tonnen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2023



Cargo [Luftfracht- und Luftpostumschlag]

Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV-STAT)



# Verkehrsergebnisse 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]	Verän- derung	Luftpost [t]	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 %
<b>2023</b>	<b>302.150</b>	<b>6,0 %</b>	<b>37.037.070</b>	<b>17,0 %</b>	<b>281.867</b>	<b>5,6 %</b>	<b>7.149</b>	<b>-9,8 %</b>



# /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](http://www.munich-airport.de)

März 2024

## **Kontakt**

Thomas Höfer  
[thomas.hoefer@munich-airport.de](mailto:thomas.hoefer@munich-airport.de)