

Statistischer Jahresbericht 2021

Luftverkehrsstatistik

Verbindung leben

M



Vorwort

Der vorliegende Bericht gibt einen möglichst detaillierten Überblick über den Umfang und die Struktur des Luftverkehrs am Flughafen München im Jahr 2021. Die negativen Auswirkungen der Corona-Restriktionen beschränkten sich nicht nur auf das Verkehrsergebnis der Flughafen München GmbH, sondern führten aufgrund der eingeführten Kurzarbeitsregelung auch zu einer deutlichen Reduzierung der Arbeitszeiten und damit einhergehend zu einer Beschränkung auf das operativ absolut nötige Minimum. Die kontinuierliche Fluggastbefragung wurde in den Jahren 2020 und 2021 komplett eingestellt, Angaben zu Passagierstrukturen entfallen somit größtenteils. Der Bericht 2021 wurde wie bereits im Vorjahr nur in reduziertem Umfang erstellt und basiert ausschließlich auf bereits vorhandenen Analysen und Grafiken. Wir bitten um Ihr Verständnis.

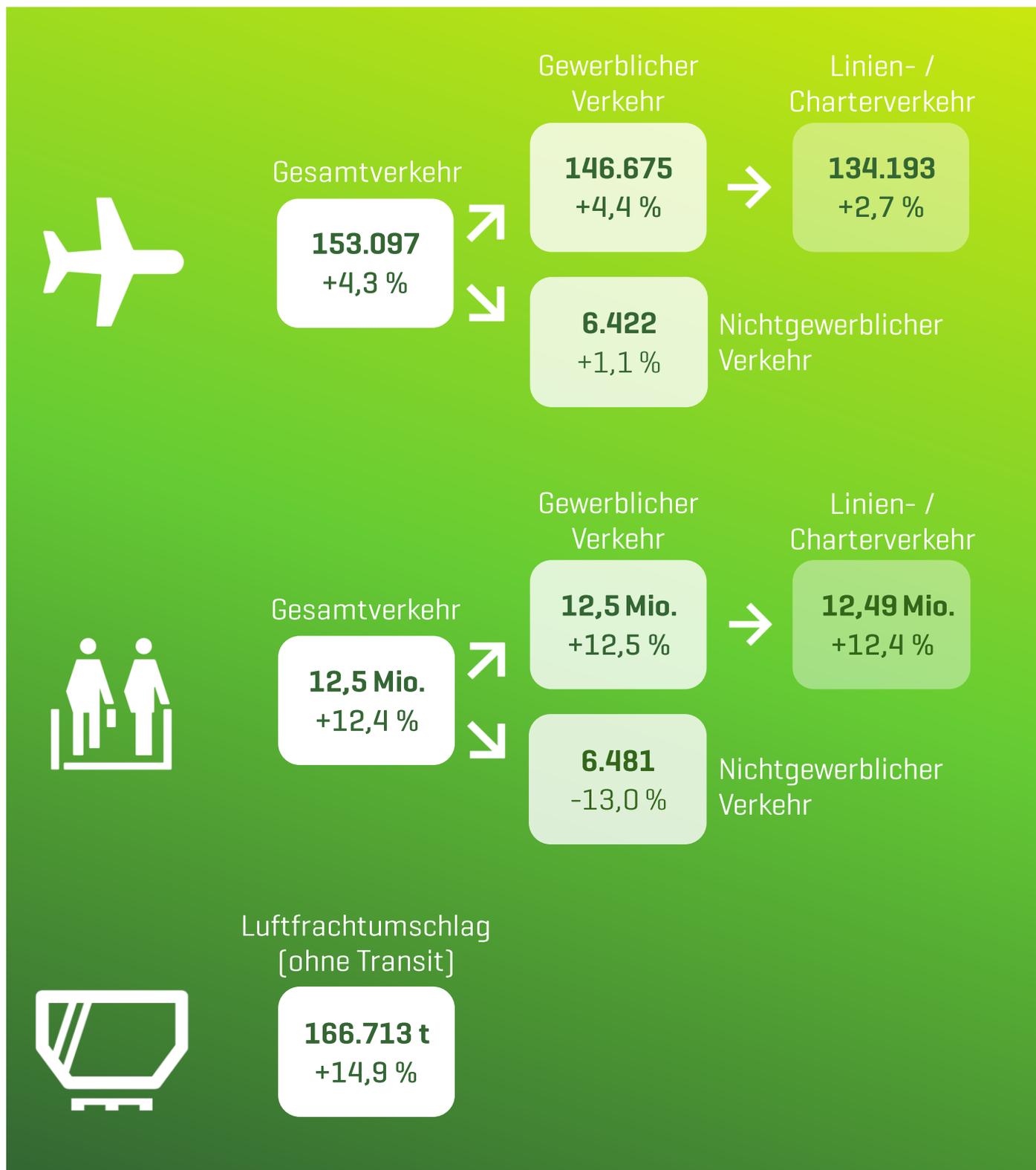
Die Luftverkehrsstatistik in der Bundesrepublik Deutschland beruht auf dem »Gesetz über die Luftfahrtstatistik« vom 30. Oktober 1967 (BGBl. I., S. 1053), geändert und ergänzt durch die hierzu ergangenen Verordnungen und Gesetze. Nach diesem Gesetz haben die Verkehrsflughäfen als Anmeldestellen für die 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.

/Inhalt

- 3 Verkehrsergebnisse Jahr 2021 im Überblick
- 4 Verkehrsentwicklung am Flughafen München 2021 und 1992 – 2021
- 6 Flugzeugbewegungen 2021
- 9 Passagieraufkommen 2021
- 13 Luftfracht- und Luftpostaufkommen 2021
- 16 Verkehrsergebnisse seit 1949
- 19 Begriffe und Definitionen im Luftverkehr
- 21 Impressum



/Verkehrsergebnisse im Jahr 2021 im Überblick



/Verkehrsentwicklung am Flughafen München 2021

Erholung des Verkehrsaufkommens im zweiten Jahr der Pandemie

Auch im zweiten Jahr der Corona-Pandemie war der Luftverkehr von extremen Reisebeschränkungen und wiederholten Lockdown-Maßnahmen geprägt. Da die Verkehrsrückgänge im Jahr 2020 erst ab Ende März auftraten, waren vor allem die ersten drei Monate des Jahres 2021 von einem massiven Rückgang geprägt. Zu den Osterferien zeigten sich erstmals Erholungstendenzen, die sich mit dem Start der Pfingstferien in einem stabilen Aufwärtstrend, über alle Verkehrssegmente hinweg, manifestierten. Leider dämpfte die mit dem Erscheinen der „Omikron-Variante“ erneut auftretende Verunsicherung aller Beteiligten die positiven Tendenzen vor allem im Dezember erheblich. Die Erwartungen für das Gesamtjahr wurden daher passagierseitig leicht unterschritten, das Vorjahresergebnis jedoch deutlich überschritten.

Erhebliche Disruption der europäischen Flughafenwelt

Das europäische Ranking der größten Verkehrsflughäfen unterlag auch im Jahr 2021 erheblichen Verwerfungen, die vor allem auf die unterschiedlichen nationalen Reaktionen auf das immer wieder aufflammende Infektionsgeschehen und deren Wirkung auf die unterschiedlichen Verkehrsstrukturen einzelner Flughäfen zurückzuführen ist. Für Hubflughäfen mit internationalem Drehkreuzverkehr waren die Auswirkungen besonders drastisch, da der Fernreiseverkehr teilweise komplett zum Erliegen kam und zum Beispiel nach China bis dato keine Anzeichen einer Erholung zeigt. Somit wurde der Flughafen München als zweiter internationaler Hub in Deutschland besonders hart getroffen, da Deutschland und Bayern stets besonders harte Maßnahmen beschlossen (vgl. Stringency Index¹) und sich Lufthansa in Zeiten limitierter Nachfrage auf das größere Hub – den Flughafen Frankfurt – konzentrierte.

Top 10 Airports in Europa 2021 – Passagiere (in Mio.):



Immerhin konnte sich der Flughafen München unter den passagierstärksten Flughäfen Europas auf Rang 16 behaupten und schnitt nach Flugbewegungen mit Platz 12 sogar noch besser ab.

Flugzeuggröße stabilisiert sich – Auslastung wird besser

Trotz des volatilen und schwierigen Marktumfeldes stabilisierte sich die Passagiernachfrage und das Sitzangebot blieb bei 148 Sitzen pro Flug. Die Auslastung verbesserte sich um 5,6 PP. von 59,6 % [2020] auf 65,2 %. Im Schnitt wurden 96 Passagiere pro Flug befördert im Vergleich zu 88 im Vorjahr. Das durchschnittliche Abfluggewicht [MTOM] sank um 3,9 t von 82,6 t auf 78,7 t.

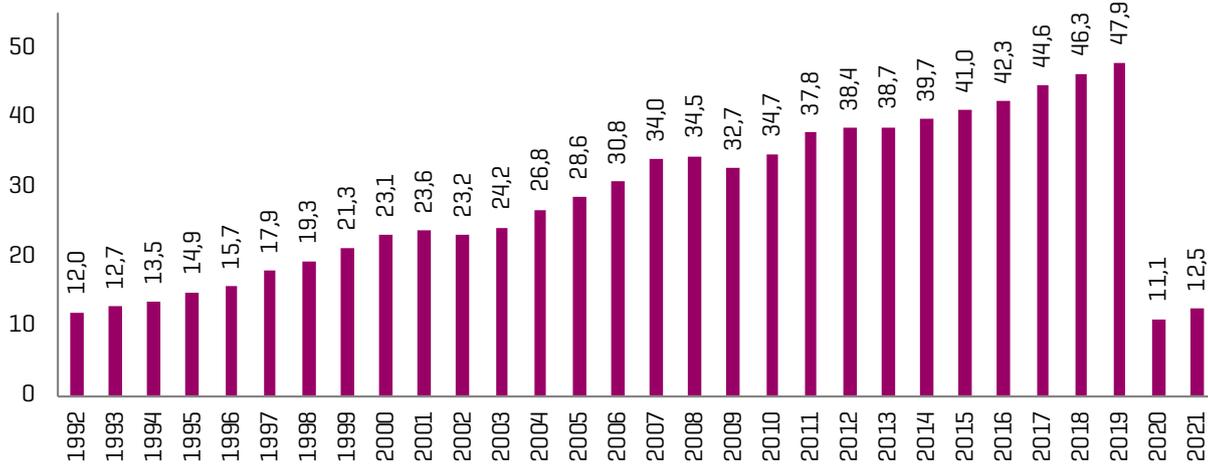
¹ Vgl. <https://ourworldindata.org/grapher/covid-stringency-index>

Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen München 1992-2021

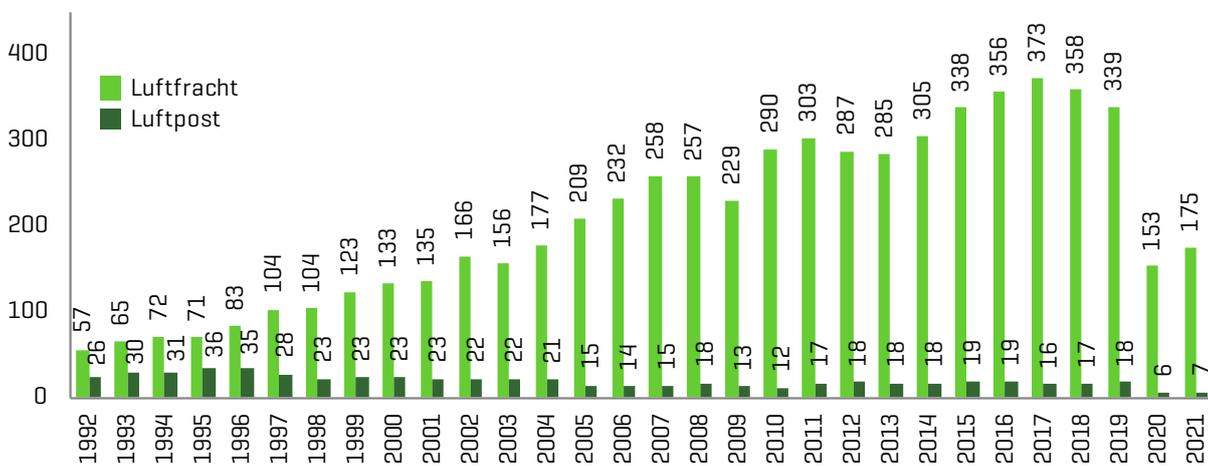
Starts und Landungen im Gesamtverkehr (in 1.000)



Passagiere im gewerblichen Verkehr (in Mio.)



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



/Flugzeugbewegungen 2021

- 7 Bewegungsentwicklung 2021
- 8 Flugzeugbewegungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2021



/Bewegungsentwicklung 2021

Bewegungen stabilisieren sich im Vergleich zum Vorjahr

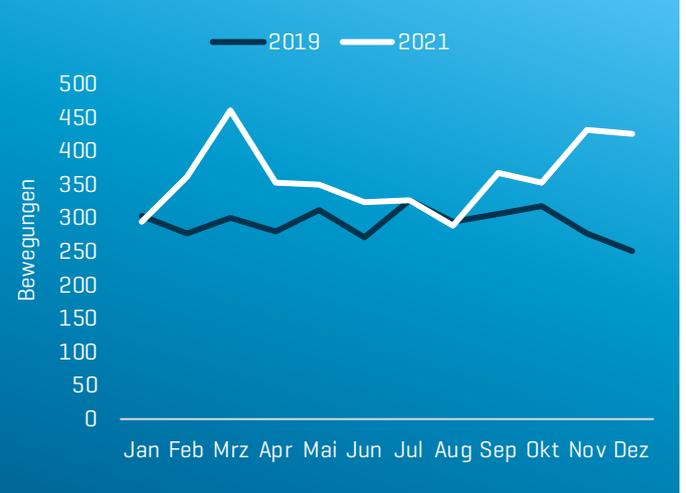
Wachstum der Flugbewegungen um 4,3 %

Im Jahr 2021 war die Bewegungsentwicklung geprägt von den negativen Einflüssen der Corona-Restriktionen. Trotzdem konnte im Jahresvergleich zu 2020 ein Plus erzielt werden. Die Flugbewegungen starteten auf dem niedrigen Niveau des Vorjahreswinters in das Jahr 2021, jedoch war der Einbruch im Vergleich zum Referenzjahr 2019 nicht ganz so gravierend wie bei den Passagierzahlen. Besonders im Nurfracht-Verkehr waren deutliche Zuwächse zu verzeichnen, während Passagierflüge trotz z. T. deutlich schlechterer Auslastung als im Jahr 2019 durchgeführt wurden. Ähnlich wie bei der Passagiernachfrage zeigten sich zu den Osterferien erste Erholungstendenzen. Erfreulicherweise erwies sich der Nachfrageschub zu Pfingsten als nachhaltig und die Bewegungen blieben auf vergleichsweise hohem Niveau, allerdings dämpfte die „Omikron-Variante“ zum Jahresende diese Entwicklung.

Gesamtmarkt schwächer als in 2019

Trotz erfreulicher Tendenzen blieb die Entwicklung der Flugbewegungen weit hinter dem Referenzjahr 2019, dem letzten normalen Jahr ohne Corona-Beschränkungen, zurück. Mit 153.097 Bewegungen wurden nur rund 37 % des Bewegungsaufkommens des Jahres 2019 erreicht. Besonders schwach war das erste Quartal 2021, welches nur 15 % des Referenzquartals erreichte. Im Q2 konnten bereits 24 % erzielt werden. Im Q3 stieg der Anteil auf 47 % und Q4 erreichte 60 % der Flugbewegungen des Referenzzeitraumes.

Monatliche Bewegungen der Nurfracht 2021 (im Vergleich zu 2019)



Erfreuliche Entwicklung der Frachtflüge

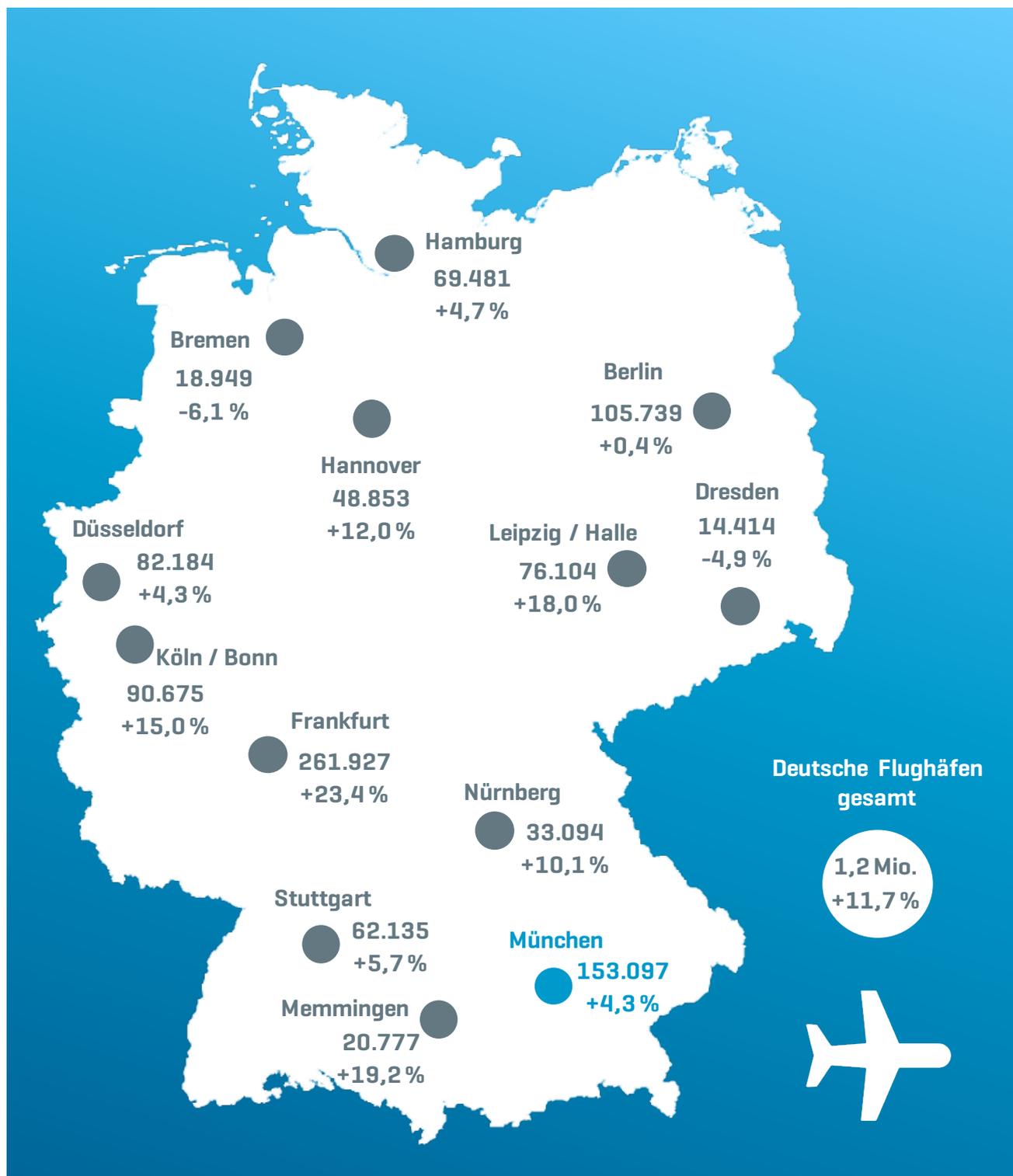
Wie im ersten Corona-Jahr korrelierte die Bewegungsentwicklung im Passagierreiseverkehr stark mit den aufgrund von Corona verhängten Reisebeschränkungen. Unabhängig davon prosperierten die Bewegungen der reinen Frachtmaschinen, die in zehn von zwölf Monaten sogar über den Bewegungszahlen des Referenzjahres 2019 lagen. Die größte Differenz verzeichnete der Dezember 2021, der rund 70 % über dem Referenzmonat lag.

Wöchentliche Bewegungsentwicklung 2021 (zu 2020 und 2019)

(Linie / Charter)



Flugbewegungen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2021



Gesamtverkehr; Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV-STAT) und Eigenrecherche

/Passagieraufkommen 2021

- 10 Passagierentwicklung 2021
- 11 Passagierstruktur 2021
- 12 Passagiere der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2021



/Passagierentwicklung 2021

Leichte Erholung der Passagierzahlen um +12,5 % auf 12,5 Mio.

Passagierplus auf 12,5 Mio., trotzdem nur 26 % des Volumens von 2019

Auch im Jahr 2021 stand die Passagierentwicklung unter dem Druck der Covid 19-Restriktionen. Nach ersten Erholungstendenzen zu Ostern, kehrte zur Jahresmitte das Vertrauen der Passagiere, einhergehend mit abflauenden Infektionszahlen und reduzierten Reisebeschränkungen, wieder zurück. Abgesehen von einer Verkehrsspitze zur Weihnachtszeit gerieten die Passagierzahlen ab Ende Oktober 2021 durch die neu aufgetretene „Omikron-Variante“ wieder unter Druck.

Der Langstreckenverkehr zeigte (allerdings) erst gegen Jahresende leichte Erholungstendenzen. Maßgeblich waren hier die Lockerung der Reisebeschränkungen in die USA im November und der Wiederaufbau der Langstrecken der Lufthansa und ihrer Partnerairlines vor allem nach Nordamerika. Zum Jahresende waren dort 12 von 13 ehemaligen Zielen wieder erreichbar. Trotzdem verzeichnete das Langstreckensegment ein Minus von 31 %, es wurden dabei knapp 1,2 Mio. Fluggäste befördert. Ebenso rückläufig war das Inlandsaufkommen mit ca. 2,3 Mio. Ein- und Aussteigern [-10 %]. Wachstumsbringer war der Kontinentalverkehr mit +32 % und 9 Mio. Passagieren.

Top Destinationen im Passagierverkehr

2021 waren unter den fünf aufkommensstärksten Verbindungen vier Inlandsdestinationen: Hamburg, Frankfurt, Berlin und Düsseldorf. Als passagierstärkstes Auslandsziel nahm Palma de Mallorca den ersten Platz ein. Zweit- und

drittstärkstes Ziel im Kontinentalverkehr waren Madrid und Paris. Im Interkont-Verkehr schaffte Dubai den ersten Platz, dicht gefolgt von Chicago und New York (EWR und JFK).

Top Destinationen im Passagierverkehr

[nach Städten]

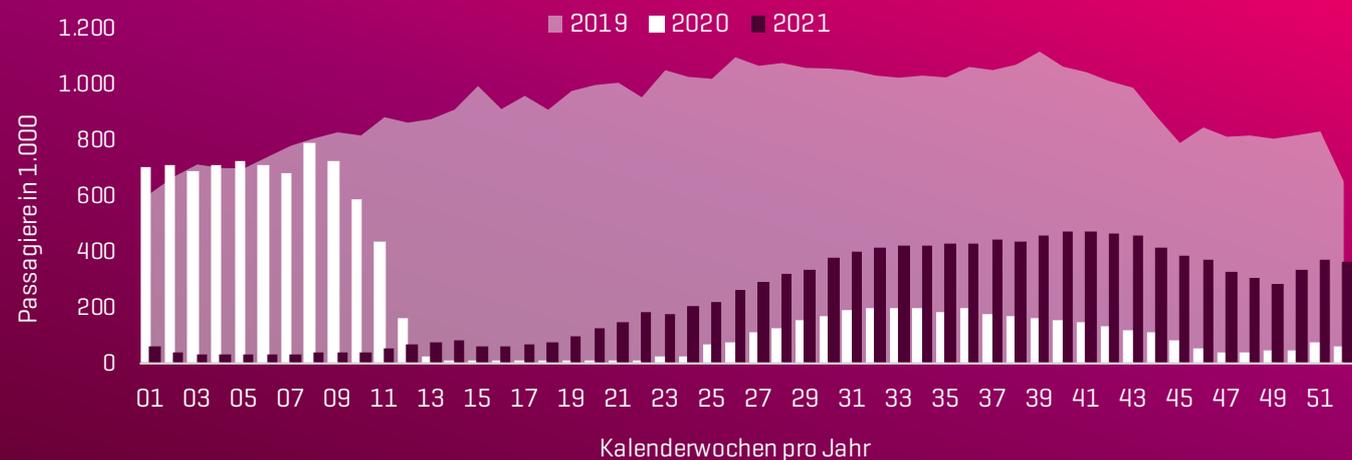
Hamburg	520.000	Inland
Frankfurt	436.000	
Berlin	364.000	
Mallorca	378.000	Kont
Madrid	316.000	
Paris	267.000	
Dubai	164.000	Interkont
Chicago	153.000	
New York	137.000	

Umsteigeranteil in München steigt auf 36 %

Einhergehend mit dem Wiedererstarben der Langstrecke erfolgte eine Stärkung der Drehkreuzfunktion durch den Wiederaufbau von vier Umsteigeknoten. Seit April 2021 lagen die Umsteigeranteile über denen des Vorjahres und erreichten im Dezember sogar 48 %.

Wöchentliche Passagierentwicklung 2021 (zu 2020 und 2019)

[Linie / Charter]



Passagierstruktur 2021

Aufgrund des im Rahmen der Corona-Pandemie einbrechenden Verkehrsaufkommens wurde die kontinuierliche Fluggastbefragung am Flughafen München aus Kostengründen Anfang des Jahres 2020 eingestellt. Da sich auch im Jahr 2021 die Situation nicht besserte, wurde auf eine Fortführung der Fluggastbefragung verzichtet. Daher entfällt in dieser Ausgabe des Statistischen Jahresberichtes eine detaillierte Darstellung der Verkehrsstrukturen und deren Entwicklung am Flughafen München.

Hohes Vertrauen der Passagiere in die Hygienemaßnahmen am Flughafen München

Um wenigstens punktuelle Einblicke in die Passagierstrukturen zu erhalten, wurden im vergangenen Jahr weitgehend kostenneutrale Erhebungen in Kooperation mit Fachhochschulen, Universitäten bzw. internen Studenten durchgeführt. Hierbei wurden u. a. die am Flughafen München durchgeführten Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und deren Akzeptanz durch die Passagiere untersucht. Generell zeigte sich eine hohe Akzeptanz und Zufriedenheit mit der Umsetzung der Hygienemaßnahmen vor Ort [siehe Grafik]. Anders als an anderen Standorten wurden seitens der Flughafen München GmbH keine Mitarbeiter pandemiebedingt entlassen, sondern die Möglichkeiten zur Kurzarbeit optimal genutzt. Dadurch stand auch während der Verkehrsspitzen der Sommermonate ausreichend Personal zur Verfügung. Die vorhandenen Terminalkapazitäten wurden den geänderten Rahmenbedingungen entsprechend eingesetzt, um beispielsweise die nötigen Sicherheitsabstände zu gewährleisten und Hygienemaßnahmen für Passagiere und Beschäftigte umzusetzen.

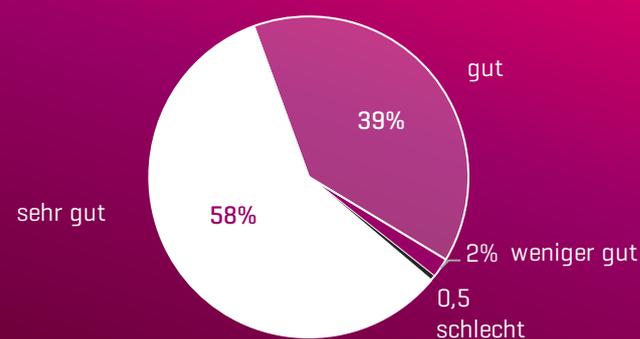
Hygiene als Qualitätsmerkmal am Standort München

Die Bemühungen der Flughafen München GmbH wurden nicht nur seitens der Fluggäste honoriert, sondern erneut auch mit der „ACI Airport Health Accreditation“ belohnt. Das Zertifikat

bestätigt dem Flughafen die erfolgreiche Umsetzung von effektiven Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen.

Umsetzung der Hygienemaßnahmen am Flughafen zu 97 % positiv bewertet

[Anteil der Antworten „sehr gut“ und „gut“]



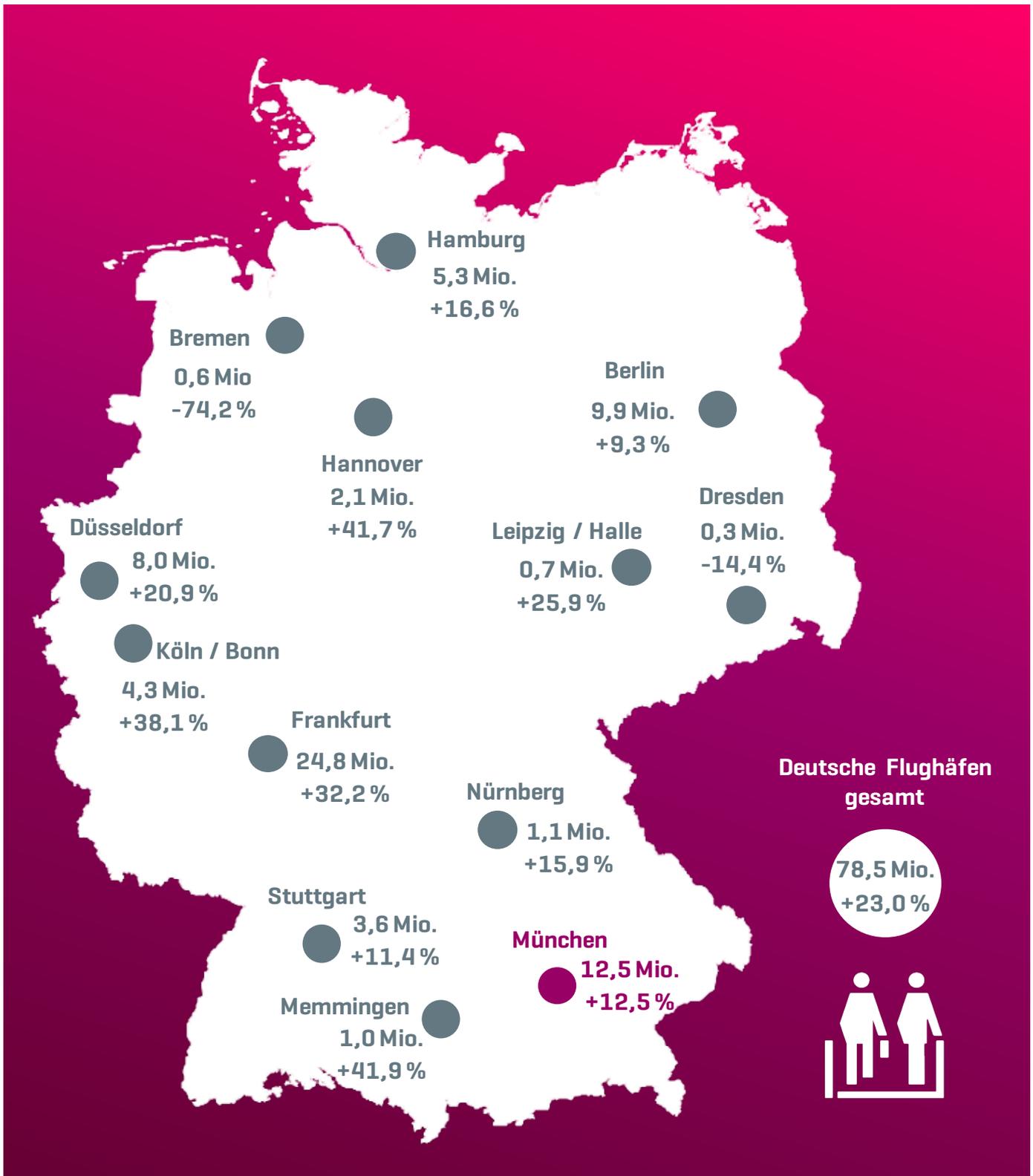
Trend der Vorjahre bestätigt: Fliegen ist populär bei Frauen und jüngeren Personen

In einer repräsentativen Befragung während der Sommerferien wurde ein Anteil von 51 % Frauen an den Passagieren ermittelt, zeitgleich waren 49 % der Passagiere unter 40 Jahre alt, 8 PP. mehr als im Vergleichszeitraum des Jahres 2019.

Anteil des ÖPNV sinkt während der Pandemie

Beide im Jahr 2021 durchgeführten Sonderbefragungen zeigten einen rückläufigen Anteil des ÖPNV im Modal Split. So nutzten beispielsweise in den Sommerferien 37 % der Passagiere den ÖPNV für die An- und Abreise, im 3. Quartal 2019 waren es noch 41 %. Eine individuelle Anreise kam während der Pandemie dem gesteigerten Sicherheitsbedürfnis der Passagiere entgegen.

Passagiere an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2021



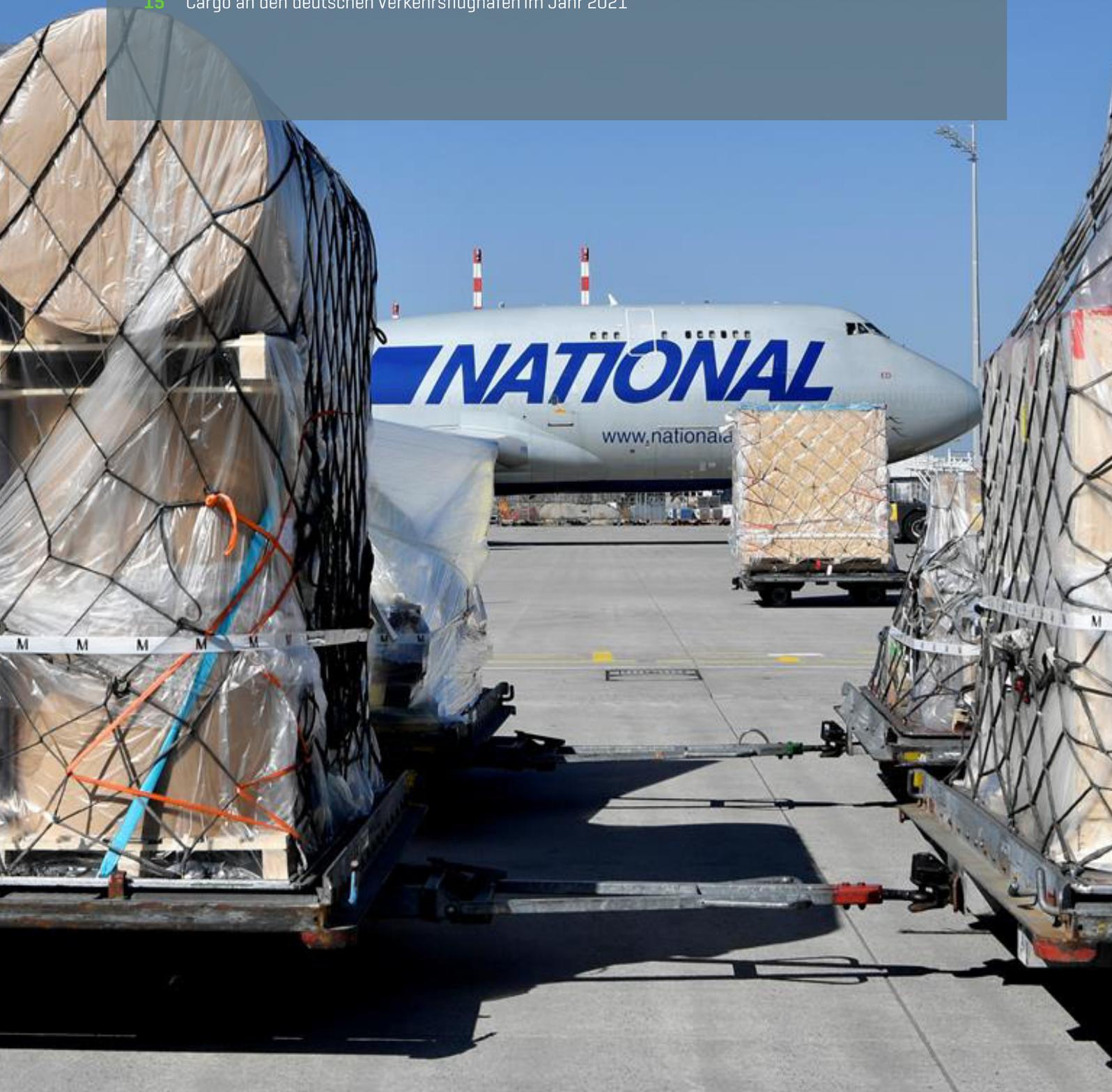
Gewerblicher Verkehr; Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV-STAT) und Eigenrecherche

/Luftfracht- und Luftpostaufkommen 2021

14 Entwicklung Luftfracht und Luftpost 2021

15 Cargo an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2021



/Luftfracht und Luftpost 2021

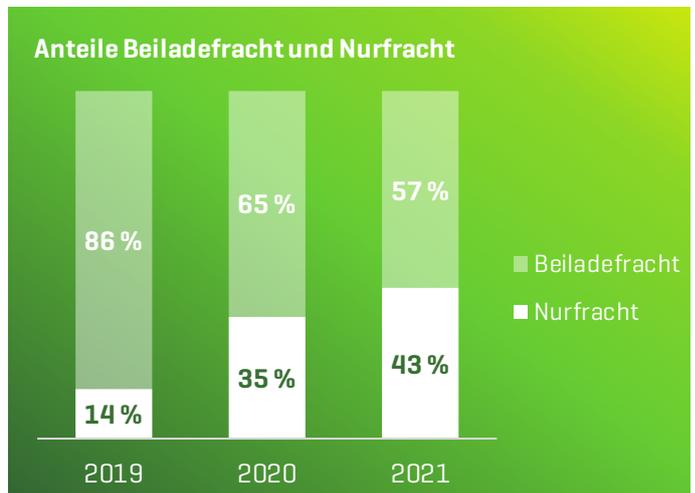
Luftfracht zeigt sich zweigeteilt: Nurfracht boomt, Beiladefracht schwächelt

Der gewerbliche Luftfrachtumschlag legt um knapp 15 % auf 166.713 Tonnen zu

Dies liegt in der weltweiten Disruption der Transportketten begründet, die zu einer hohen Nachfrage nach Luftfrachtkapazität führte. Das Frachtaufkommen in München zeigte sich uneinheitlich. Der Transport auf reinen Frachtflugzeugen, die Nurfracht, boomte und erreichte mit 72.194 Tonnen ein neues Allzeithoch: +43,7 % im Vergleich zum Vorjahr [+56,9 % zu 2019]. Der weltweite Mangel an reinen Frachtflugzeugen bremste diese Entwicklung, zeitweise wurden sogar Passagiermaschinen als Frachtflugzeuge eingesetzt, deren Verwendung jedoch Kostennachteile mit sich bringt. Hohe Frachtraten sowie erhöhter Bedarf bei der Versorgung mit medizinischen Gütern hebelten diesen Effekt temporär aus. Die Beiladefracht, das zweite und in München traditionell größere Luftfrachtsegment, verzeichnete das zweite Jahr in Folge Rückgänge, auch wenn sie im Vorjahresvergleich mit nur -0,4 % (94.519 Tonnen) nahezu stabil blieb. Verglichen mit 2019 war der Rückgang von 66,9 % allerdings erheblich. Weiterhin leidet die Beiladefracht, die zumeist auf der Passagierlangstrecke transportiert, wird unter dem pandemiebedingten Einbruch des internationalen Passagierverkehrs. Insgesamt verharret der Luftfrachtumschlag mit -49,7 % unter dem Niveau des Jahres 2019.

Strukturbruch im Luftfrachtsegment

Im Jahr 2019 betrug der Anteil der Beiladefracht am Frachtumschlag noch 86 %, dementsprechend wurden 14 % des Frachtumschlages auf Nurfrachtern transportiert. Dieses Verhältnis drehte bereits im Jahr 2020 auf ein Verhältnis Beiladefracht 65 % zu Nurfracht 35 %. Im Jahr 2021 verstärkte sich der Effekt auf einen Anteil von nur noch 57 %



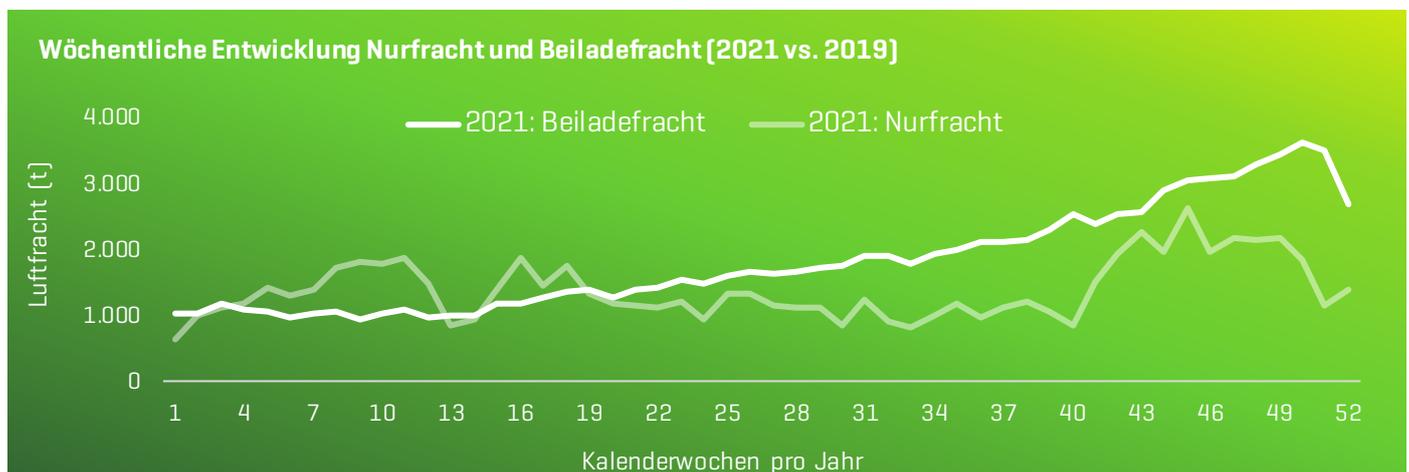
Beiladefracht zu 43 % Nurfracht, +29 PP. binnen zwei Jahren. Auch international spielt die Beiladefracht mit einem Anteil von rund 47 % [Stand 2019 nach Frachttonnenkilometern] eine wichtige Rolle. Dieses Segment brach weltweit in Folge der mit der Pandemie einhergehenden Maßnahmen ein.

Luftpost im Vorjahresvergleich positiv

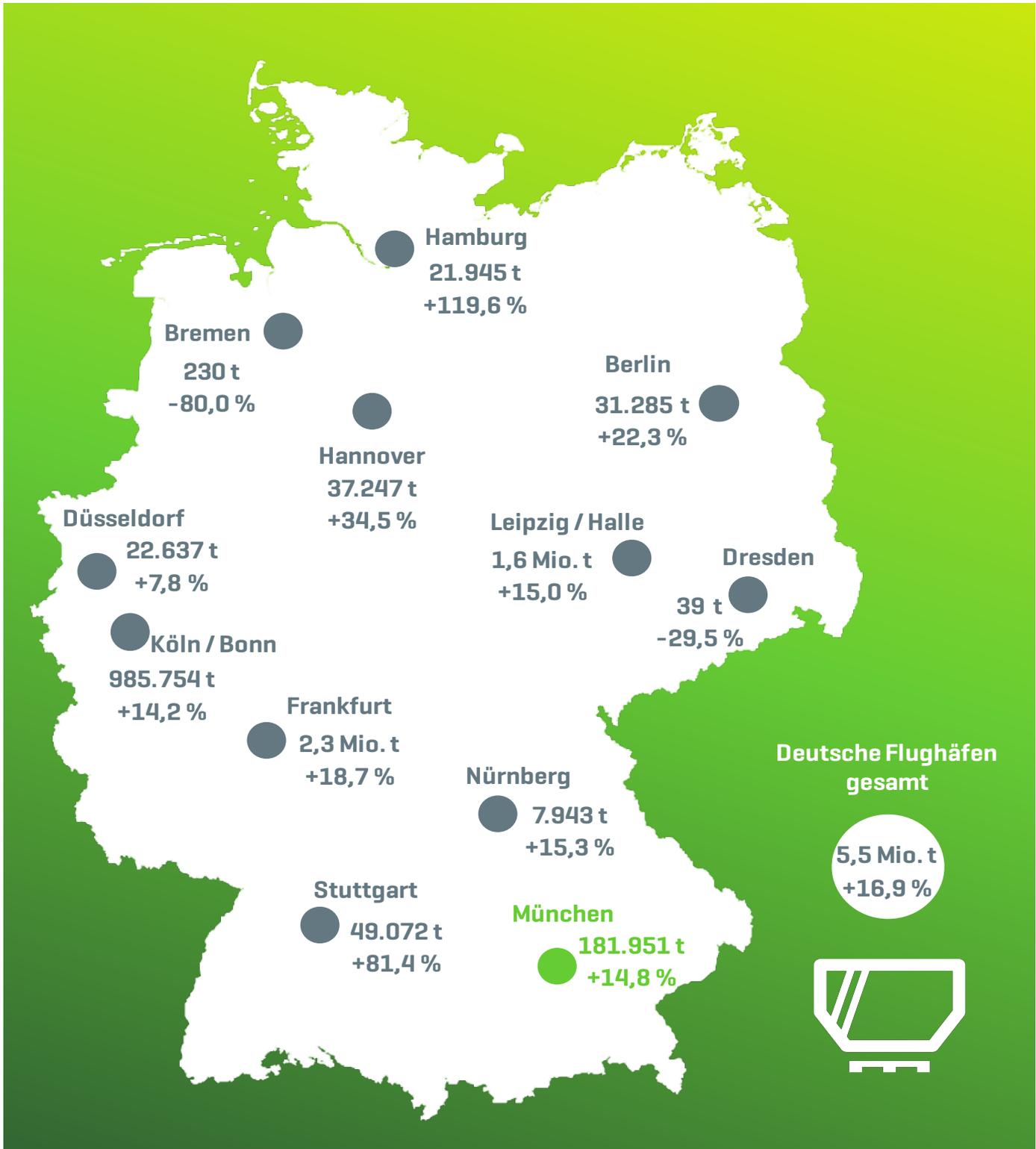
Im vergangenen Jahr wurden 6.594 Tonnen Luftpost umgeschlagen, eine Steigerung von 13,4% im Vergleich zum Vorjahr [-64,2 % zu 2019].

Cargoumschlag wächst

Damit liegt auch das Cargoaufkommen, die Summe aus Luftfracht- und Luftpostumschlag, mit +14,8 % zum Vorjahr und 173.307 Tonnen im positiven Bereich [-50,5 % zu 2019].



Cargo in Tonnen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2021



Cargo (Luftfracht und Luftpost) inkl. Transit

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 %

/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 2022

Kontakt

Jessica Tögl
jessica.toegl@munich-airport.de

Stefanie Zehetmaier
stefanie.zehetmaier@munich-airport.de