

ate

H33–H34

Statistischer Jahresbericht 2022

Luftverkehrsstatistik

Verbindung leben



Vorwort

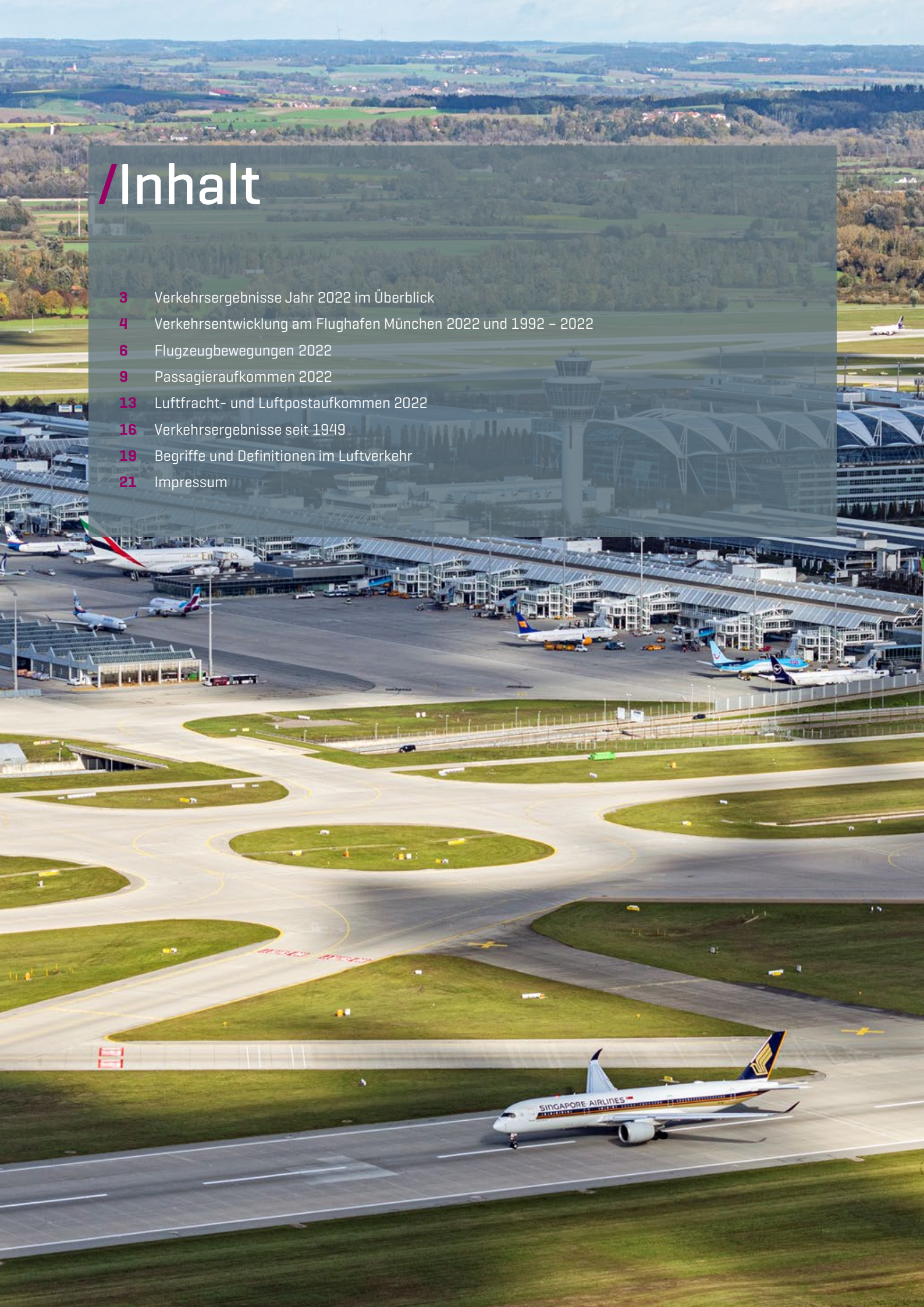
Der vorliegende Bericht gibt einen detaillierten Überblick über den Umfang und die Struktur des Luftverkehrs am Flughafen München im Jahr 2022.

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 2022 im Überblick
- 4 Verkehrsentwicklung am Flughafen München 2022 und 1992 – 2022
- 6 Flugzeugbewegungen 2022
- 9 Passagieraufkommen 2022
- 13 Luftfracht- und Luftpostaufkommen 2022
- 16 Verkehrsergebnisse seit 1949
- 19 Begriffe und Definitionen im Luftverkehr
- 21 Impressum



/Verkehrsergebnisse im Jahr 2022 im Überblick



Gesamtverkehr

285.028
+86,2 %



Gewerblicher
Verkehr

276.821
+88,7 %



Linien- /
Charterverkehr

263.807
+96,6 %

8.207
+27,8 %

Nichtgewerblicher
Verkehr



Gesamtverkehr

31,7 Mio.
+153,2 %



Gewerblicher
Verkehr

31,6 Mio.
+153,2 %



Linien- /
Charterverkehr

31,6 Mio.
+153,5 %

10.841
+67,3 %

Nichtgewerblicher
Verkehr



Luftfrachtumschlag
[ohne Transit]

258.857 t
+55,3 %

Verkehrsentwicklung 2022

Erholung des Verkehrsaufkommens setzt sich fort

Nachfrageboom in den Sommermonaten

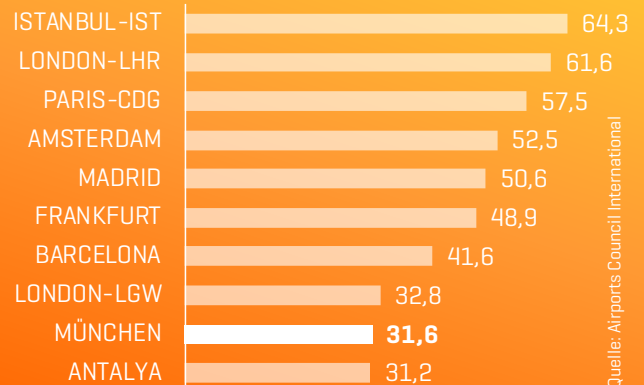
Abgesehen vom chinesischen Markt war das Jahr 2022 geprägt von der schrittweisen Aufhebung der meisten Corona-Reisebeschränkungen. Einhergehend mit den Reiseerleichterungen erholte sich der Luftverkehr bei offensichtlich ungebrochener Reiselust der Bevölkerung deutlich. Nach einem erwartungsgemäß schwachen ersten Quartal zeigten sich zu den Osterferien erste positive Tendenzen, die insbesondere im Sommer in einen regelrechten Reiseboom mündeten. Die notgedrungen geschrumpften Ressourcen der Luftverkehrsindustrie wurden durch die hohe Nachfrage vor große Herausforderungen gestellt.

Drehkreuzfunktion stärkt Verkehr in München

Die erheblichen Verkehrseinbrüche der Jahre 2020 und 2021 führten zu einer temporären Einstellung der Drehkreuzfunktion am Flughafen München. Im Jahresverlauf 2022 kehrte der Hubverkehr wieder mit Macht zurück und unterstrich die Bedeutung des Flughafen Münchens als europäischem Hub. Besonders hervorzuheben ist dabei die Entwicklung des nordamerikanischen Marktes, der über weite Teile des Sommers sogar die Verkehrszahlen des Rekordjahres 2019 übertrumpfte. Die Auslastungswerte der Flüge nach Nordamerika erreichten bei hohen Flugpreisen Rekordwerte und das Angebot konnte mangels verfügbarer Flugzeuge kaum mit der Nachfrage Schritt halten.

Mit Beendigung der Corona-Maßnahmen normalisierte sich die Reihung der großen europäischen Hubs zusehends.

Top 10 Airports in Europa 2022 – Passagiere (in Mio.):



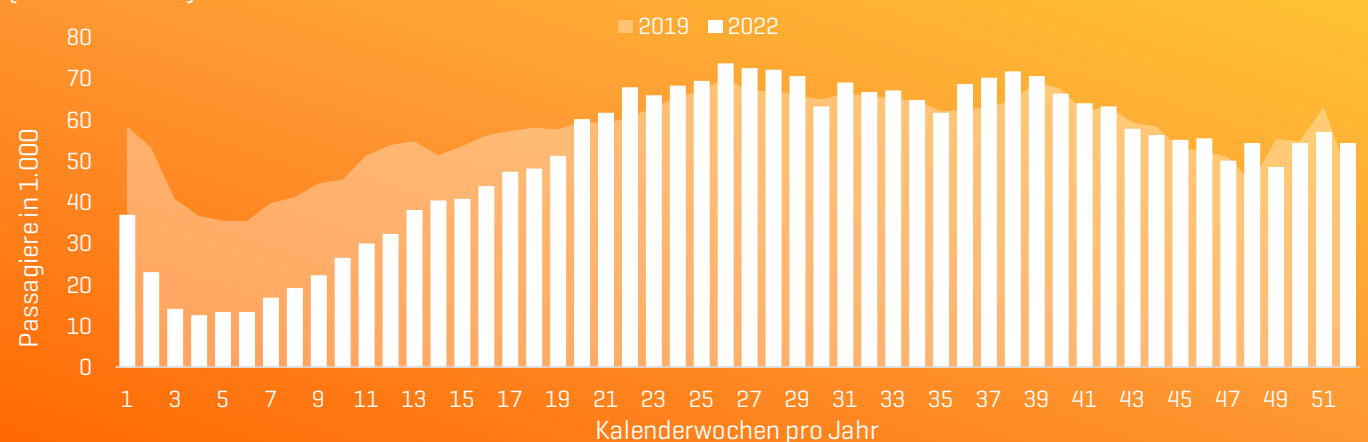
Allerdings stehen die Verkehrszahlen durch den russischen Angriff auf die Ukraine weiterhin unter Druck und die russischen Flughäfen fielen allesamt aus den Top 10. München dagegen eroberte sich den neunten Platz unter den passagierstärksten Flughäfen Europas wieder zurück.

Flugzeuggröße fast dem Niveau von 2019

Der Drehkreuzverkehr ermöglichte auch die Rückkehr der Langstrecke und damit ein deutliches Plus der Flugzeuggröße. Die durchschnittliche Zahl der angebotenen Sitze pro Flug stieg im Jahresvergleich um 10 auf 157 Sitze und verfehlte nur knapp den Wert von 2019 (158 Sitze). Das durchschnittliche Abfluggewicht (MTOM) stieg auf 85,8 Tonnen im Schnitt und lag um 7,1 Tonnen über dem Vorjahr. Im Referenzjahr 2019 wurden 87,5 Tonnen erreicht.

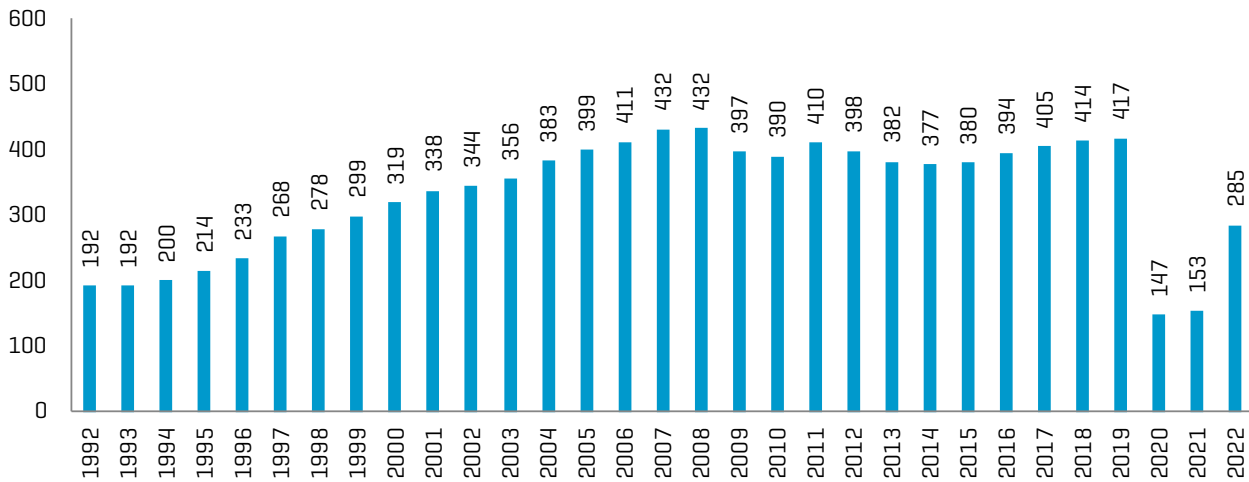
Wöchentliche Passagierentwicklung im USA-Verkehr 2022 (zu 2019)

[Linie / Charter]

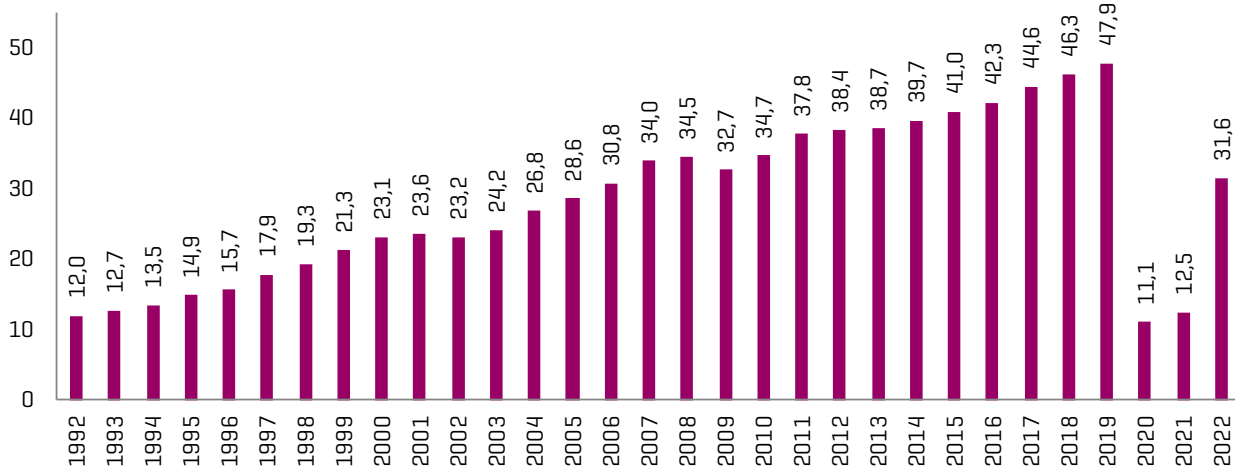


Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen München 1992-2022

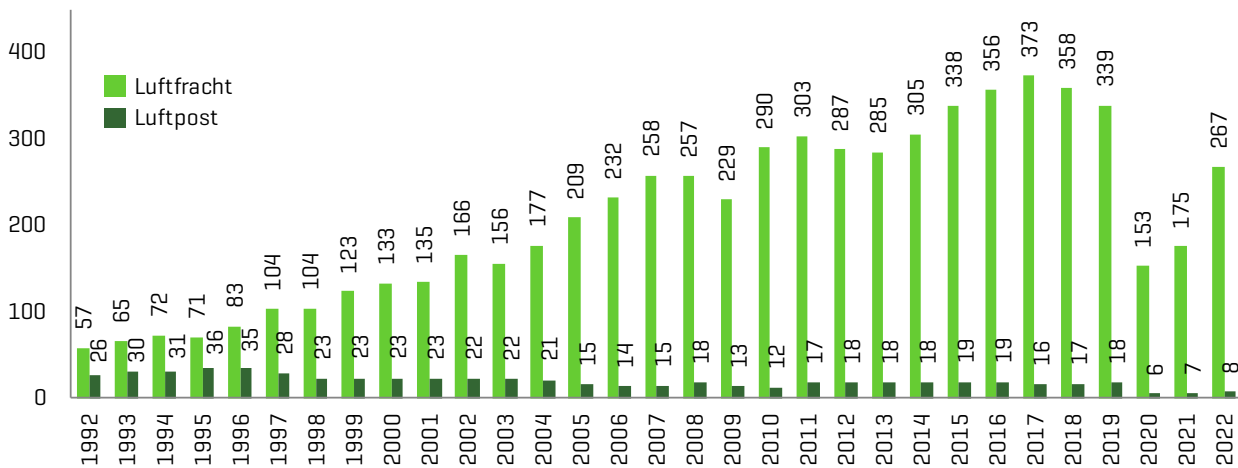
Starts und Landungen im Gesamtverkehr (in 1.000)



Passagiere im gewerblichen Verkehr (in Mio.)



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



/Flugzeugbewegungen 2022

- 7 Bewegungsentwicklung 2022
- 8 Flugzeugbewegungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2022



/Bewegungsentwicklung 2022

Flugbewegungen erholen sich mit dem Passagierwachstum

285.028 Flugbewegungen im Jahr 2022 (+86,2 %)

Nach einem schwachen Start im ersten Quartal, das noch unter dem Einfluss der Corona-Pandemie und daraus resultierenden Reisebeschränkungen stand, erholte sich das Bewegungsaufkommen mit Beginn des Sommerflugplanes Ende März deutlich. Einen besonderen Schub erhielten die Flugbewegungen nochmals zu den Pfingstferien. Trotzdem blieben die Bewegungen um 31,7 % hinter dem Ergebnis von 2019 zurück. In den stärksten Kalenderwochen des Jahres 2022 wurden bis zu 80 % der Flugbewegungen des Referenzjahres 2019 erreicht, im Jahresvergleich lag der Wert bei rund 68 %.

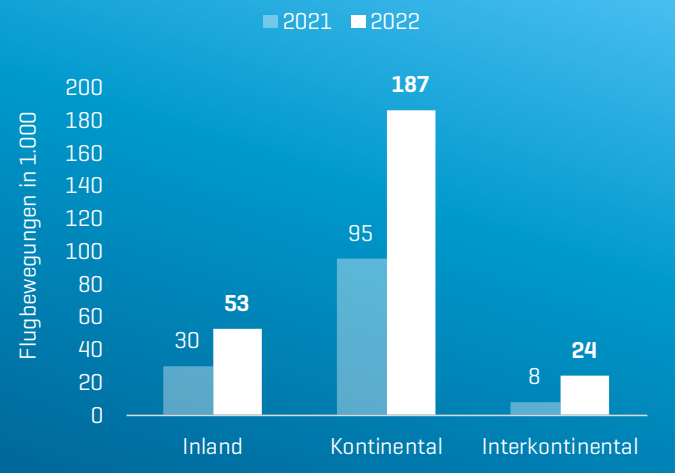
München im europäischen Vergleich auf Rang 8

Im Ranking der verkehrsstärksten europäischen Flughäfen nach Flugbewegungen belegte München im Jahr 2022 den achten Rang. Nach mehrjährigen Verwerfungen durch die Corona-Pandemie normalisierte sich die Reihung der Flughäfen wieder. Lediglich die russischen Flughäfen verzeichnen aufgrund des russisch-ukrainischen Krieges erhebliche Rückgänge und fallen aus der Top 10.

Drehkreuzverkehr treibt Entwicklung

Die Rückkehr des Drehkreuzverkehrs trieb die Bewegungsentwicklung in absoluten Zahlen mit einem Plus von mehr als 90.000 Passagierflügen am stärksten.

Anzahl Bewegungen nach Verkehrsregion 2022 [im Vergleich zu 2021]



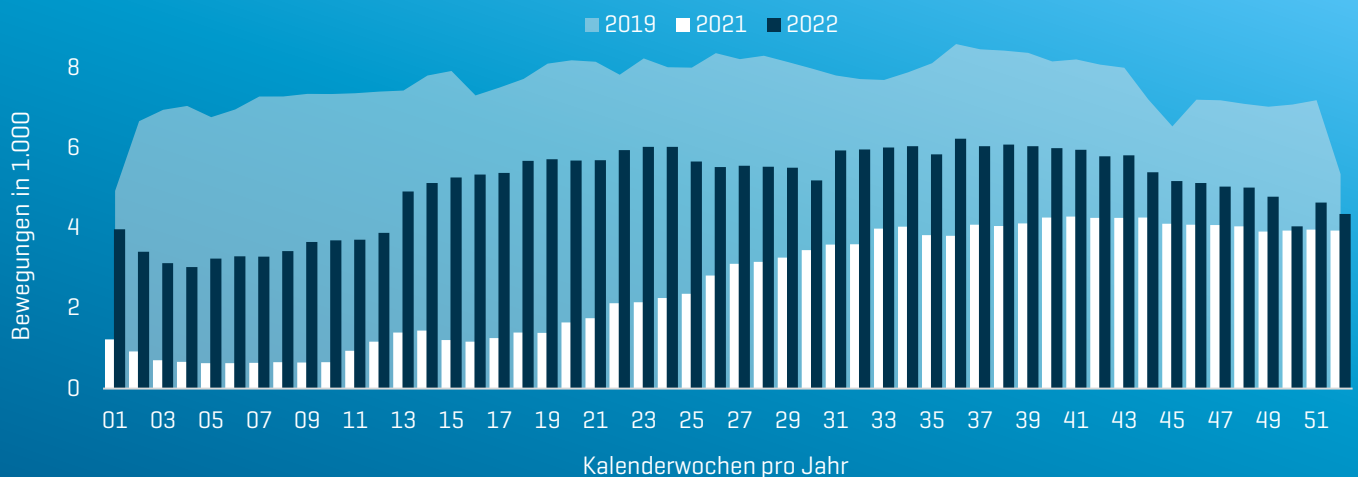
Die reinen Frachtflüge, die im letzten Jahr noch deutlich gewachsen sind, schrumpften jedoch mit -4 % leicht.

Passagierlangstrecke verdreifacht sich

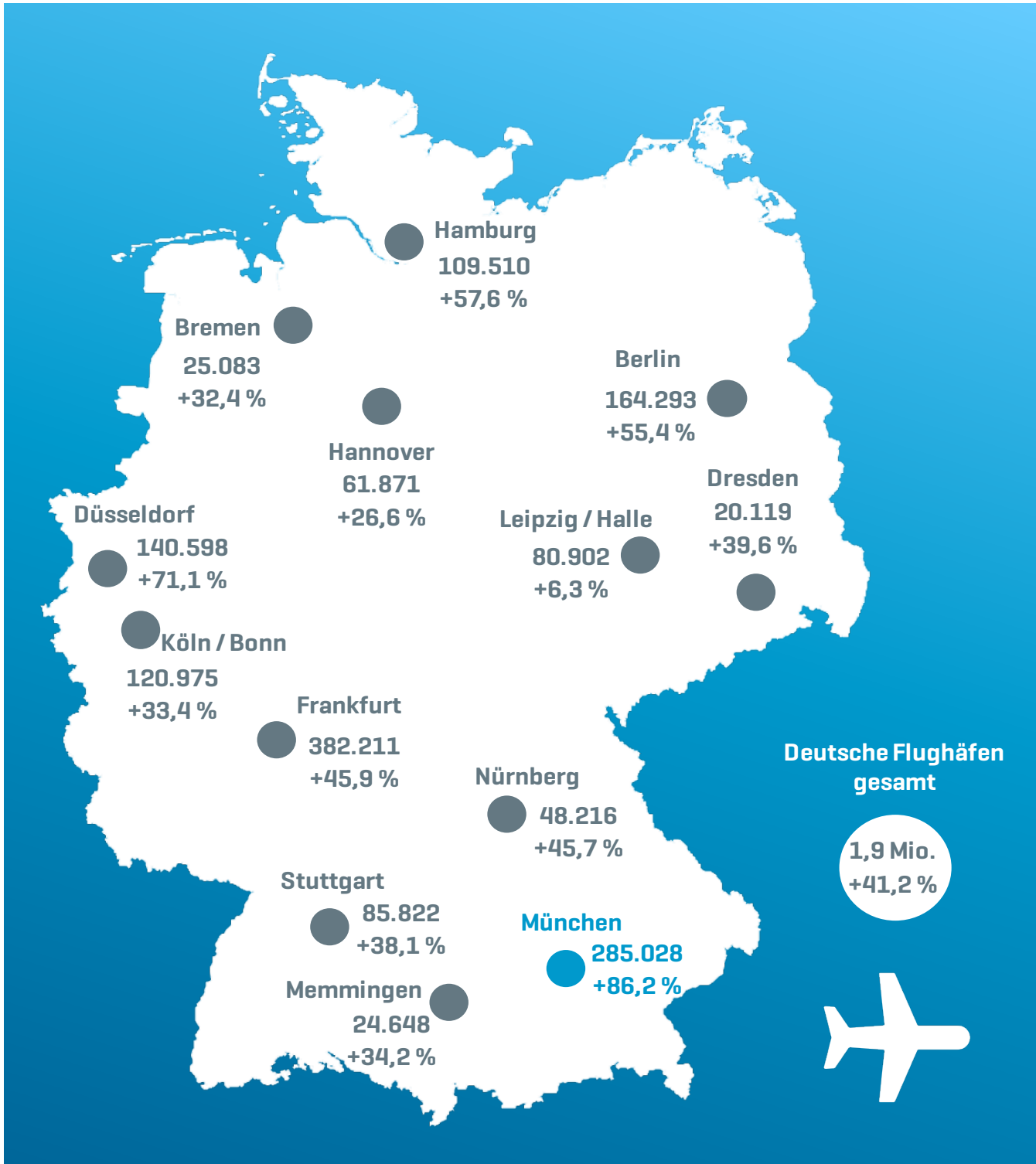
Mit einer Verdreifachung der Flugbewegungen zeigte die Passagierlangstrecke das relativ größte Wachstum, ein Erfolg der ohne funktionierende „Feederfunktionen“ des Drehkreuzverkehrs nicht möglich gewesen wäre.

Wöchentliche Bewegungsentwicklung 2022 [zu 2021 und 2019]

[Linie / Charter]



Flugbewegungen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2022



Gesamtverkehr; Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV-STAT)

/Passagieraufkommen 2022

- 10 Passagierentwicklung 2022
- 11 Passagierstruktur 2022
- 12 Passagiere der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2022



/Passagierentwicklung 2022

Deutliche Erholung der Passagierzahlen

153,2 % Wachstum: Passagierzahl mehr als verdoppelt

Mit 31,7 Mio. Passagieren verzeichnete der Flughafen München einen erheblichen Passagierzuwachs. Im Vorjahr wurden aufgrund der Corona-Pandemie nur 12,5 Mio. Fluggäste begrüßt. In Summe blieb das Jahresergebnis 2022 um 34 % hinter dem Ergebnis von 2019 zurück. Gründe hierfür sind vor allem im schwachen ersten Quartal – das noch unter dem Einfluss vieler Corona-Restriktionen stand – oder bei Engpässen bei der Verfügbarkeit von Personal und Fluggerät zu suchen. Die Auslastung der Flugzeuge stellte mit 77,5 % den Rekord des Jahres 2018 ein. Bemerkenswert ist das Plus von 368 % im Passagieraufkommen des Langstreckenverkehrs (5,4 Mio.) im Vergleich zum Vorjahr. Damit wurden 64 % der Passagierzahl von 2019 erreicht. Das absolut größte Verkehrssegment, der Kontinentalverkehr, wuchs um 137 % auf 21,4 Mio. Fluggäste (-28 % zu 2019). Innerdeutsch flogen 4,8 Mio. Fluggäste – mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr, jedoch nur 50 % des Aufkommens von 2019.

Top Destinationen im Passagierverkehr

Unter den Top Inlandsdestinationen 2022 belegte Hamburg den ersten Platz, darauf folgten Frankfurt und Berlin. Im Kontinentalverkehr führt London mit über 1 Mio. Passagiere als aufkommensstärkste Stadt vor Madrid und Barcelona. Im

Top Destinationen im Passagierverkehr [nach Städten]

Hamburg	1.040.000	Inland
Frankfurt	797.000	
Berlin	752.000	
London	1.061.000	Kont
Madrid	776.000	
Barcelona	691.000	
Dubai	449.000	Interkont
New York	429.000	
Chicago	388.000	

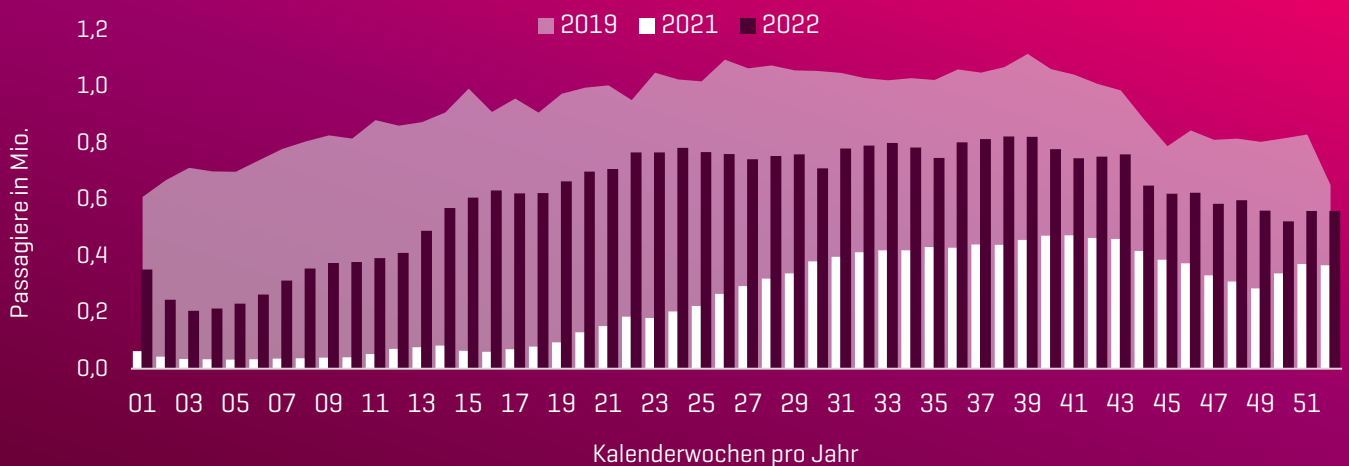
Interkont-Verkehr schaffte Dubai den ersten Platz, dicht gefolgt von New York [EWR und JFK] und Chicago.

Umsteigeranteil in München steigt auf 43 %

Die Rückkehr der Drehkreuzfunktion stärkte über einen hohen Umsteigeranteil überproportional die Passagierentwicklung. Im Referenzjahr 2019 wurde ein Umsteigeranteil von 38 %, im Jahr 2021 von 36 % erreicht.

Wöchentliche Passagierentwicklung 2022 [zu 2021 und 2019]

[Linie / Charter]



Passagierstruktur im Jahr 2022

Fluggasttyp

Originäreinsteiger
57 %



Umsteiger
43 %

Anreiseverkehrsmittel zum Flughafen



32 %



7 %

Mietwagen & Car-Sharing



34 %

S-Bahn



13 %

Bus, Transferdienste & Umlandparken



10 %

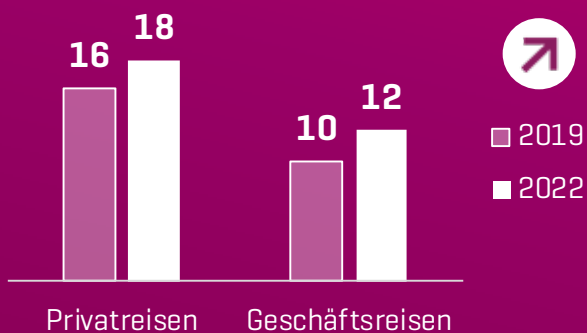
Taxi



2 %

ÜFEX

Durchschnittliche Reisedauer in Tagen



Permanenter Wohnsitz

Deutschland
47 %



Ausland
53 %

Reisegrund

Privat
72 %



Geschäftlich
28 %

Geschlecht

Männlich

48 %



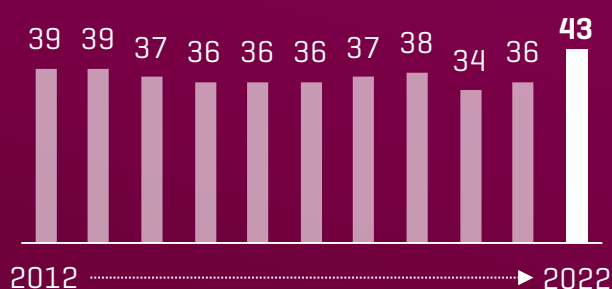
Weiblich

52 %

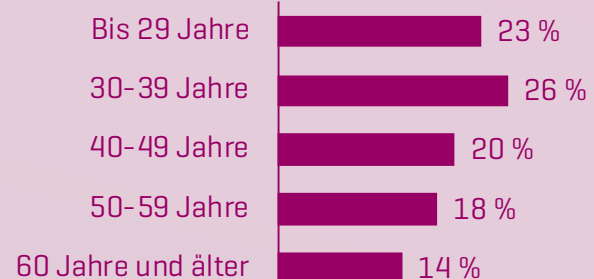
Divers k.A.

Entwicklung des Umsteigeranteils

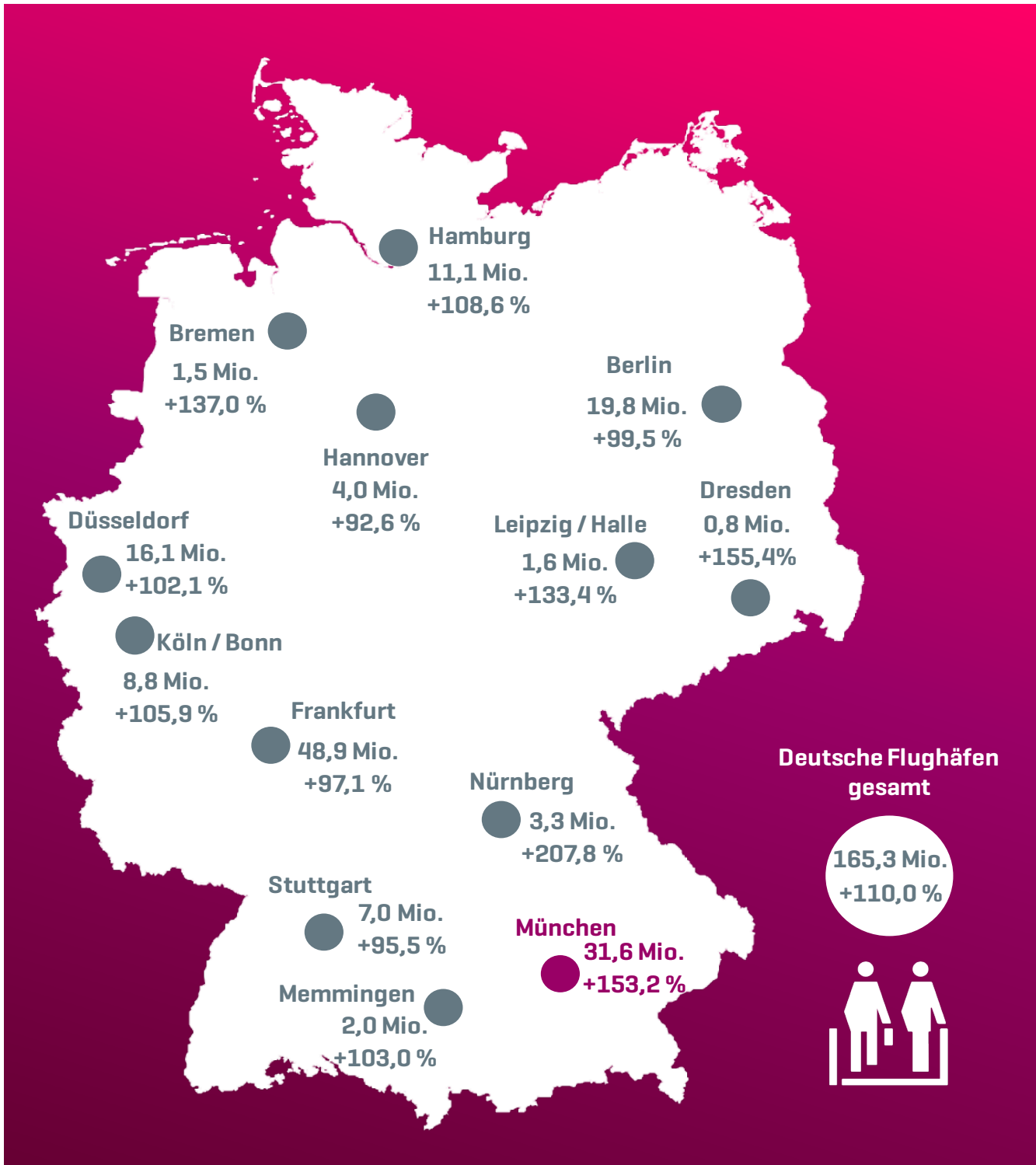
seit 2012 (in %)



Altersklassen



Passagiere an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2022

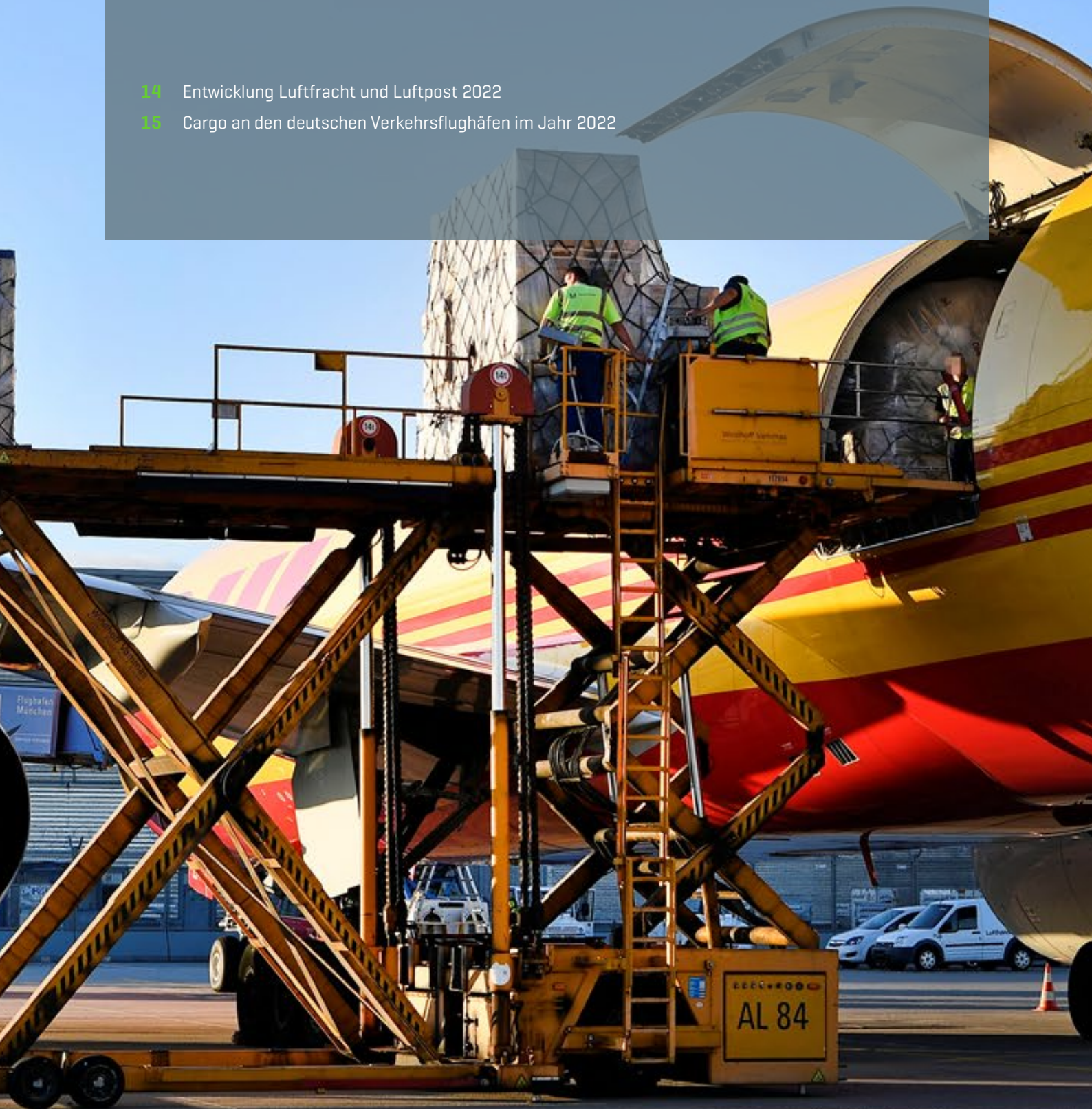


Gewerblicher Verkehr; Veränderung zum Vorjahr

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV-STAT)

/Luftfracht- und Luftpostaufkommen 2022

- 14 Entwicklung Luftfracht und Luftpost 2022
- 15 Cargo an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2022



/Luftfracht und Luftpost 2022

Beiladefracht erholt sich durch Rückkehr der Drehkreuzfunktion

Zweistelliges Wachstum des Luftfrachturnschlags

Der gewerbliche Luftfrachturnschlag wuchs um +55 % auf 258.857 Tonnen. Ermöglicht wurde dieser Erfolg durch die wiedererstarke Drehkreuzfunktion in München. Diese brachte ein deutlich erhöhtes Angebot für die Beiladefracht mit sich, welches der Markt dankend annahm.

Strukturbruch im Luftfrachtsegment weitgehend bereinigt

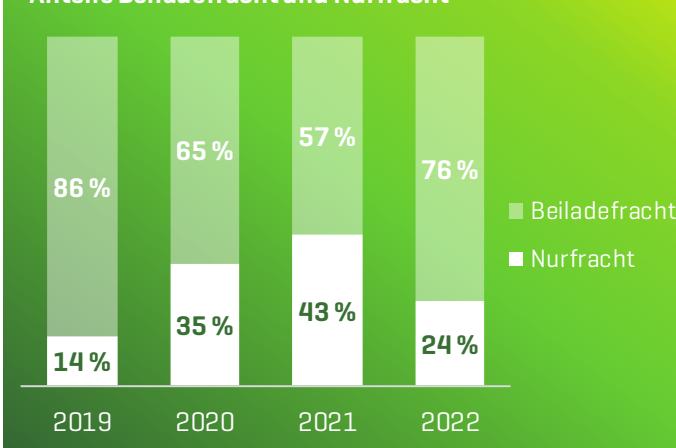
Im letzten Jahr vor der Corona-Pandemie wurden rund 86 % der in München umgeschlagenen Fracht als Beiladefracht auf Passagiermaschinen transportiert. Durch den pandemiebedingten Wegfall der Passagierlangstrecke und dem damit verbundenen allgemeinen Rückgang der Luftfracht in München brach der Wert im Jahr 2021 auf 57 % ein. In 2022 lag der Anteil der Beiladefracht wieder bei 76 %. Die Wachstumsrate lag bei 107 %, wobei 68 % des Aufkommens von 2019 erreicht wurden. Die Nurfracht ging zwar um -12 % zurück, ist aber immer noch stark und liegt um rund 38 % über dem Ergebnis von 2019. In Summe blieb der gewerbliche Frachturnschlag nur rund 22 % hinter dem Umschlag von 2019 zurück.

Luftpost im Vorjahresvergleich positiv

Im vergangenen Jahr wurden 7.921 Tonnen Luftpost

umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 20 % im Vergleich zum Vorjahr [-57 % zu 2019].

Anteile Beiladefracht und Nurfracht



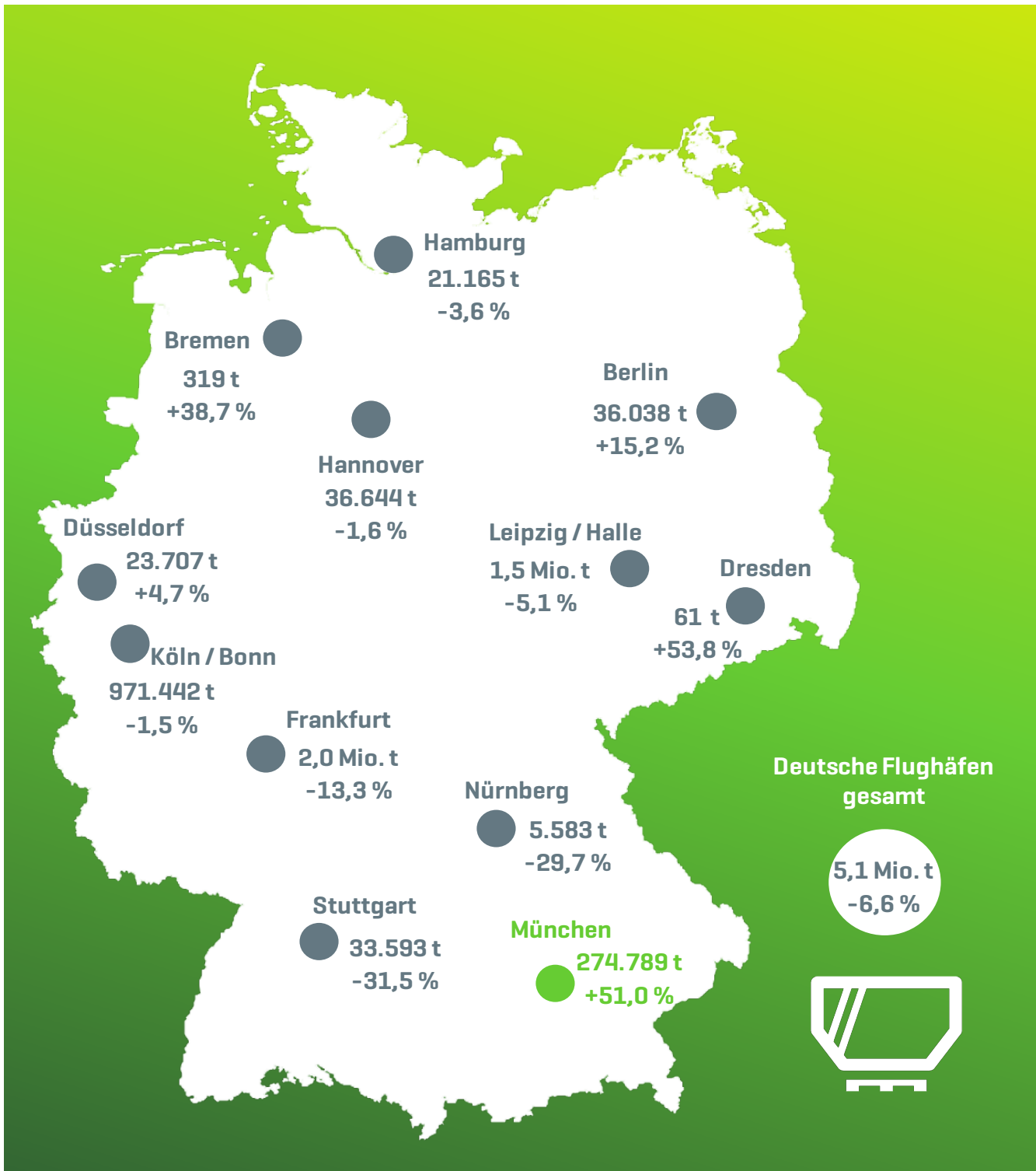
Cargoumschlag wächst

Damit liegt auch das Cargoaufkommen, die Summe aus Luftfracht- und Luftpostumschlag, mit +54 % zum Vorjahr und 266.779 Tonnen deutlich im positiven Bereich [-24 % zu 2019].

Wöchentliche Entwicklung Nurfracht und Beiladefracht 2022



Cargo in Tonnen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen in 2022



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 %
2022	285.028	86,2 %	31.642.738	153,2 %	266.862	52,2 %	7.926	20,1 %

/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

Februar 2023

Kontakt

Thomas Höfer
thomas.hoefer@munich-airport.de