



Statistischer Jahresbericht 2025

Vorwort

Der vorliegende Bericht gibt einen detaillierten Überblick über den Umfang und die Struktur des Luftverkehrs am Flughafen München im Jahr 2025.

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.

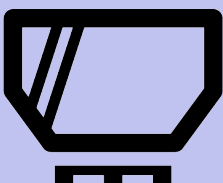
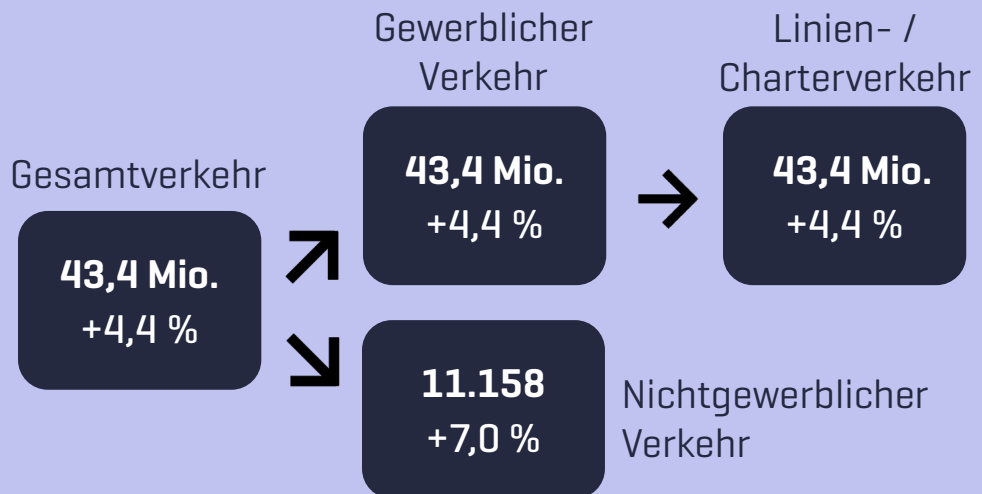
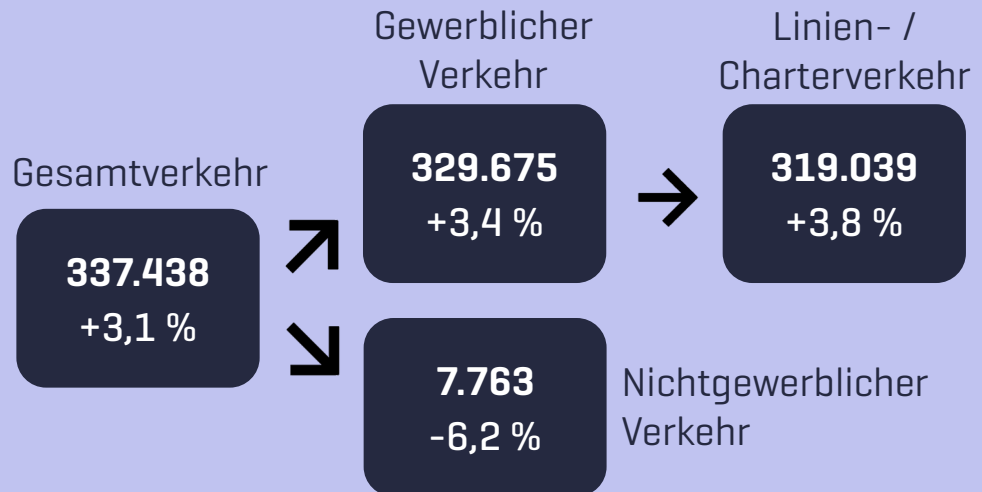




Inhalt

Verkehrsergebnisse Jahr 2025 im Überblick	3
Verkehrsentwicklung am Flughafen München 2025 und 1992 – 2025	4
Flugbewegungen 2025	6
Passagiere 2025	9
Luftfracht- und Luftpost 2025	14
Verkehrsergebnisse seit 1949	17
Begriffe und Definitionen im Luftverkehr	20
Impressum	22

Verkehrsergebnisse im Jahr 2025 im Überblick



Luftfrachtumschlag
[ohne Transit]

339.671 t
+10,4 %

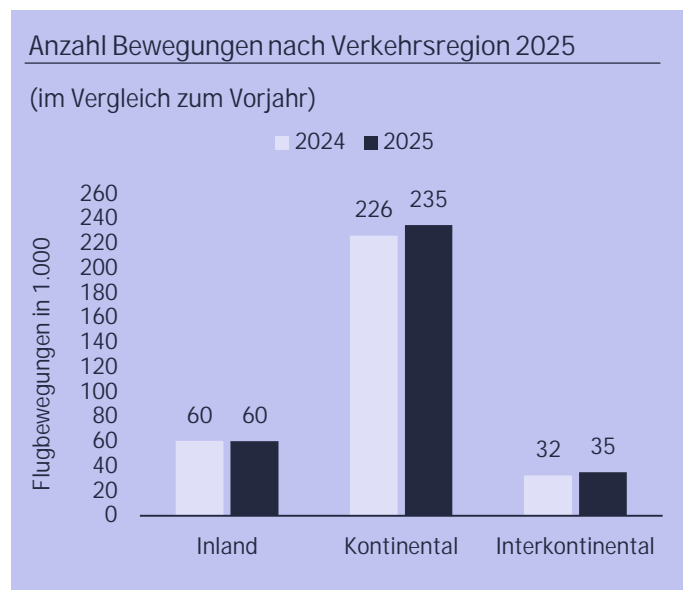
Verkehrsentwicklung 2025

FLUGHAFEN MÜNCHEN ERZIELT STABILES WACHSTUM

München wächst über dem deutschen Durchschnitt
Im Jahr 2025 setzte sich die positive Verkehrsentwicklung des Vorjahres fort und näherte sich immer mehr an das Niveau des Vorkrisenjahres 2019 an. Die Passagierzahlen konnten rund 91 % und die Bewegungen 81 % der Werte des Referenzjahres erreichen.

Verglichen mit den Mitbewerbern auf dem deutschen Luftverkehrsmarkt entwickelte sich der Flughafen München überdurchschnittlich. In den Segmenten Passagiere und Cargo lag er + 0,8 PP. bzw. + 7,9 PP. über dem durchschnittlichem Wachstum aller in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Airports. Lediglich die Bewegungen wuchsen leicht unter dem ADV-Schnitt.

Der Flughafenverband ADV meldete deutschlandweit im Passagierverkehr eine Erholungsrate von 88 % zum Vorkrisenjahr 2019. Im europäischen Vergleich zeigt sich allerdings die schwache Verkehrsentwicklung Deutschlands:



Europa ohne Deutschland konnte nach Daten des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) 2025 angebotsseitig bereits 108 % des Vorkrisenniveaus erreichen.

Der Luftverkehrsstandort Deutschland leidet vor allem aufgrund der hohen staatlich bedingten Belastungen unter strukturellen Problemen – zum Schaden des bayerischen Tourismus- und Wirtschaftsstandorts.



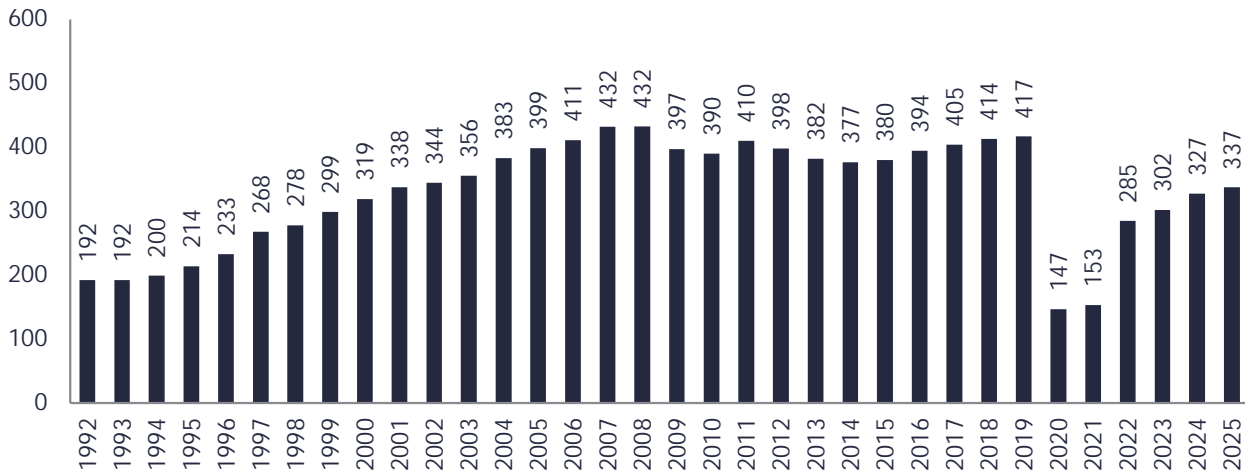
München verteidigt Platz in den europäischen Top 10
Der Flughafen München konnte seinen zehnten Rang unter den verkehrsreichsten Flughäfen Europas das zweite Jahr in Folge behaupten.

Auslastung auf Vorjahresniveau

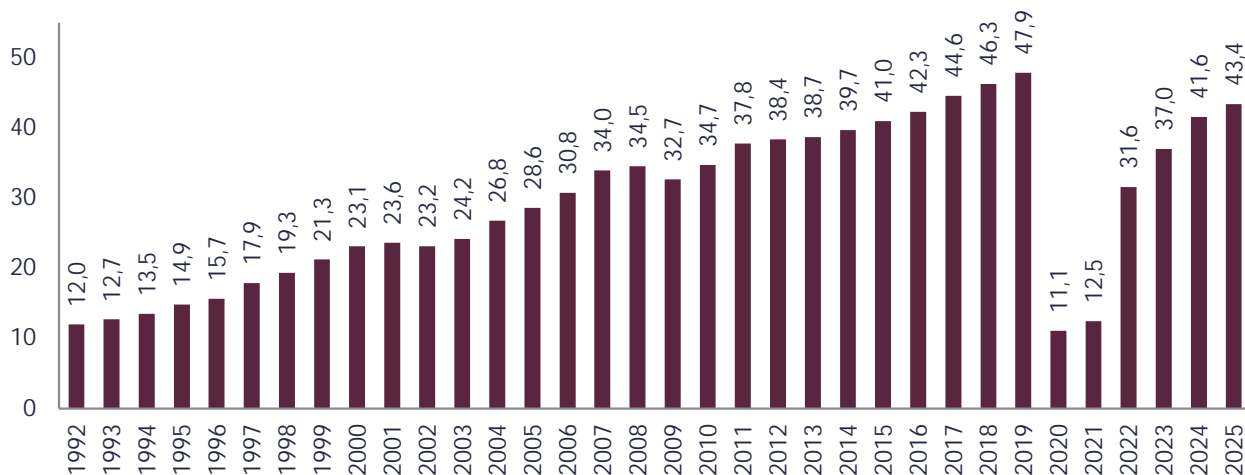
Die Sitzplatzauslastung lag 2025 bei 81 % und damit knapp unter dem Vorjahreswert (-1 Prozentpunkt). Der weiterhin hohe Wert bestätigt die anhaltend starke Nachfrage. Auch die jährliche Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR) berichtet für das Jahr 2025 von einer neuen Rekordzahl an Reisenden.

Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen München 1992-2025

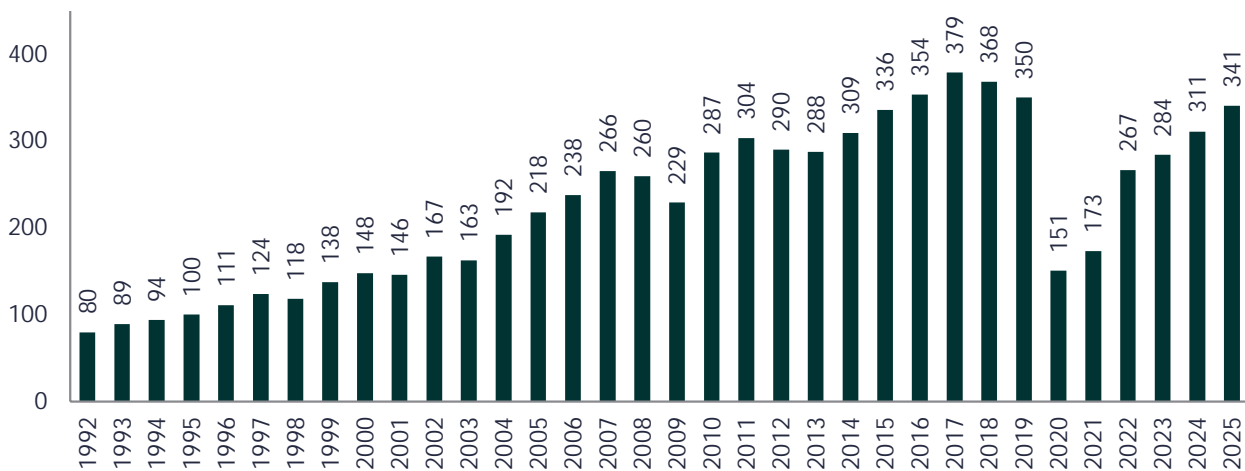
Starts und Landungen im Gesamtverkehr (in 1.000)



Passagiere im gewerblichen Verkehr (in Mio.)



Cargo (Luftfracht- und Luftpostumschlag in 1.000 t)





Flugbewegungen 2025

Bewegungsentwicklung 2025 7

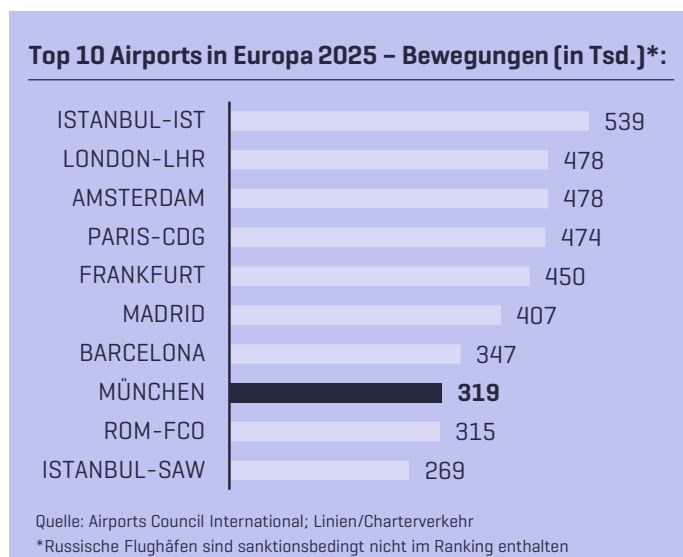
Flugzeugbewegungen der
deutschen Verkehrsflughäfen im
Jahr 2025 8

Flugbewegungen 2025

BESTÄNDIGES BEWEGUNGSWACHSTUM

Flugbewegungen steigen um +3,1 % auf 337.438

Die Entwicklung profitierte unter anderem von einem Anstieg der reinen Frachtflüge um +5,9 %. Auch die Passagierflüge konnten einen Zuwachs von +3,8 % verbuchen.



München auf Platz acht in Europa

Im europäischen Vergleich konnte sich der Flughafen München bei den Flugbewegungen um einen Rang verbessern und liegt nun auf Platz acht unter den größten Flughäfen Europas.

München festigt Status als internationales Drehkreuz

Im vergangenen Jahr boten 91 Fluggesellschaften regelmäßige Dienste am Flughafen München an. Insgesamt wurden 232 Ziele in 72 Ländern angefliegen – darunter 14 Destinationen in Deutschland sowie 162 Mittelstrecken- und 56 Langstreckenziele. Damit verfügt der Flughafen München über eines der dichtesten Streckennetze in Europa und eine daraus resultierende sehr gute Konnektivität bei Umsteigeverbindungen.

Langstreckenverkehr übertrifft Vorkrisenniveau

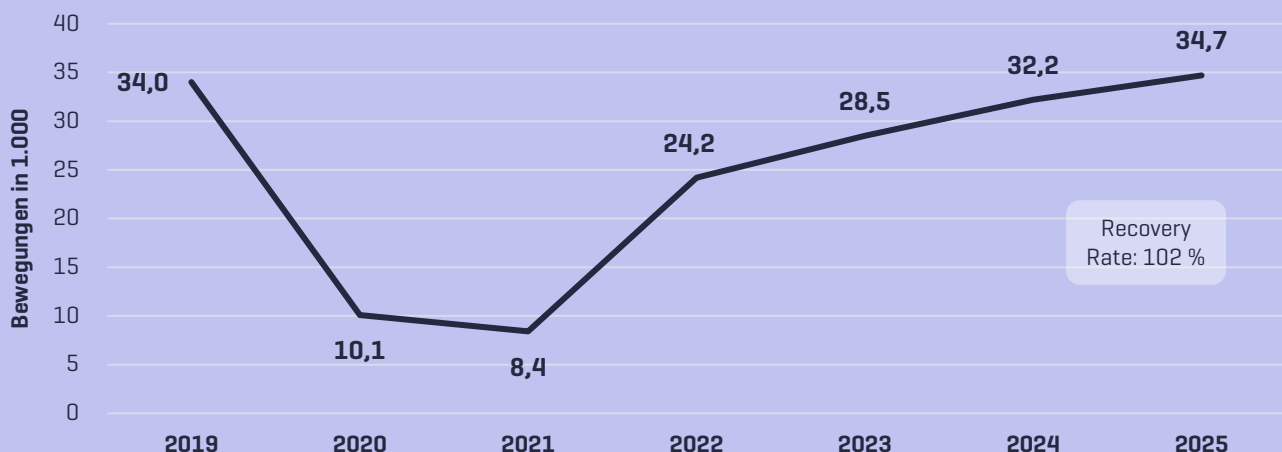
Das Bewegungsaufkommen im Langstreckenverkehr entwickelte sich mit +7,8 % äußerst positiv und übertraf als einziges Segment das Vorkrisenniveau (um 2 %). Der kontinentale Verkehr (ohne Deutschland) wuchs um +3,8 % und erreichte 86 % der Flugbewegungen des Jahres 2019.

Herausfordernd bleibt der innerdeutsche Verkehr (-0,6 % zum Vorjahr), der besonders unter den staatlich induzierten hohen Kosten am Standort Deutschland leidet und lediglich eine Erholungsrate von 60 % erzielte.

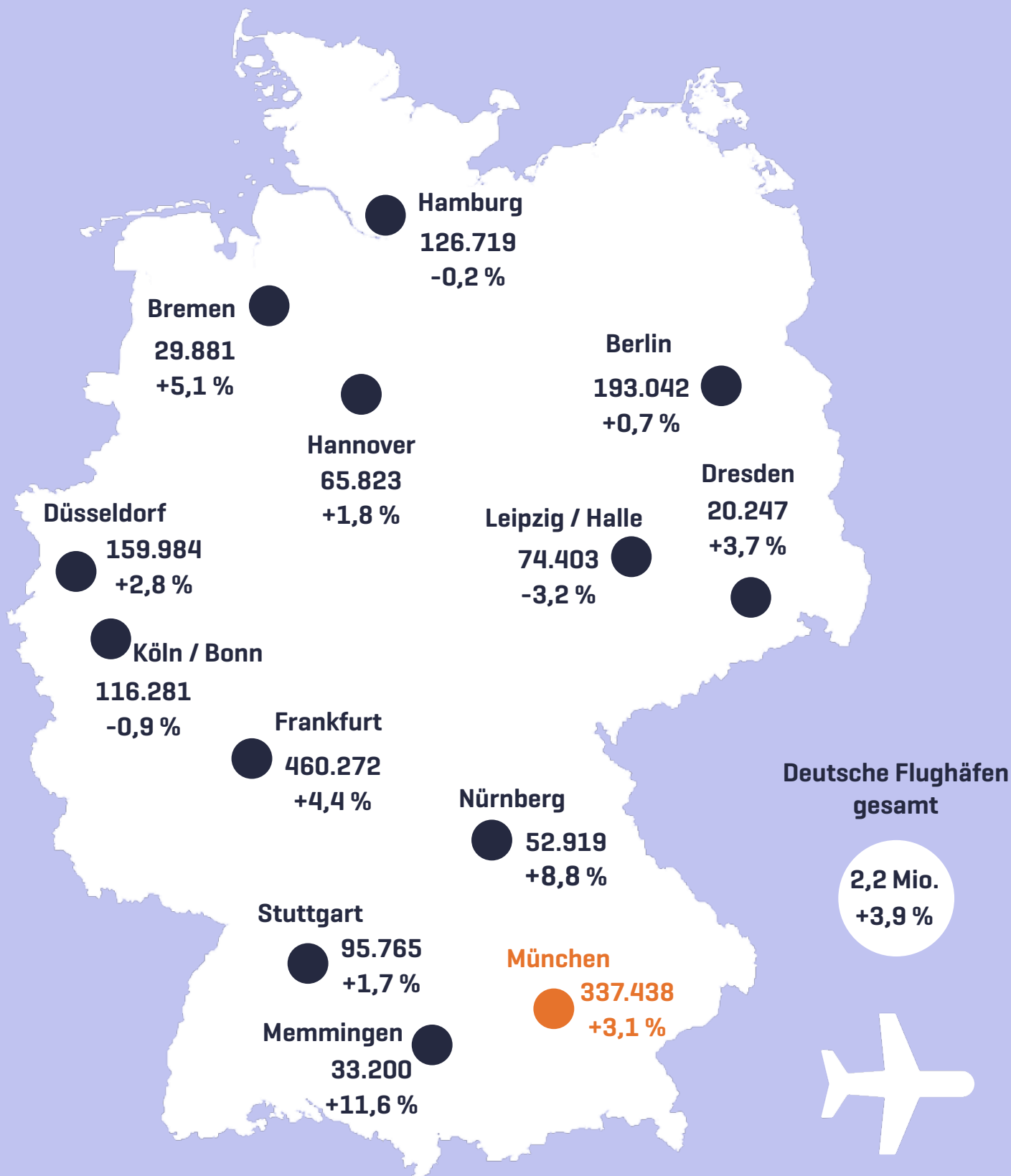
Hervorzuheben sind im Langstreckenverkehr 2025 die Frequenzerhöhungen der Lufthansa nach Bengaluru und San Diego und die neuen Langstreckenziele der Lufthansa Tochter Discover Airlines nach Calgary, Orlando und Windhuk. Zusätzlich stockten Vietnam Airlines ihre Flüge nach Hanoi sowie Etihad Airways ihr Angebot nach Abu Dhabi auf. Besonders erfreulich war, dass Cathay Pacific als neue Fluggesellschaft Dienste nach Hongkong aufgenommen hat.

Bewegungen im Langstreckenverkehr 2019 – 2025

Im Jahr 2025 wurden die Bewegungen von 2019 um 2 % übertroffen.



Flugbewegungen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen 2025



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



Passagiere 2025

Passagierentwicklung 2025	10
Passagierstruktur 2025	12
Passagiere der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2025	13

Passagierentwicklung 2025

PASSAGIERWACHSTUM DEUTLICH ÜBER DEM DEUTSCHEN SCHNITT

Stabiles Passagierwachstum

Im Jahr 2025 konnten 43,4 Mio. Passagiere am Flughafen München begrüßt werden. Dies entspricht 1,8 Mio. Passagiere mehr als im Jahr 2024 und bedeutet einen deutlichen Zuwachs von +4,4 %.

Top Destinationen im Passagierverkehr 2025		
[nach Städten]		
Hamburg	1.306.482	Inland
Frankfurt	1.068.426	
Berlin	959.477	
London [LHR]	1.298.606	Kont
Paris [CDG]	858.047	
Madrid	856.251	
Dubai	666.229	Interkont
New York*	568.534	
Bangkok	477.887	

*JFK + EWR

Langstreckenverkehr übertrifft Niveau von 2019

Der Langstreckenverkehr verzeichnete 2025 die deutlichsten Zuwächse. Mit 8,9 Millionen gewerblichen Passagieren wurde ein Plus von +8,5 % erzielt und das Jahr 2019 sogar um +5,5 % übertroffen. Größter Langstreckenmarkt war wie im Vorjahr die USA mit rund 3,5 Mio. Passagieren (+3,7 %) und einem Ergebnis von 17 % über dem Vorkrisenniveau. Eine

starke Entwicklung zeigte auch der Zukunftsmarkt Indien, der 68 % mehr Passagiere als im Jahr 2019 verzeichnete. Der Kontinentalverkehr zeigte mit rund 28,4 Millionen gewerblichen Flugreisenden ebenfalls eine deutliche Erholung mit einem Zuwachs von +4,3 %. Damit blieb das Passagieraufkommen in diesem Segment nur noch -5 % hinter dem Referenzjahr 2019 zurück.

Die innerdeutschen Passagiere stagnierten 2025 bei rund 6,1 Millionen gewerblichen Reisenden (knapp -1 %) und erreichten 64 % des Vorkrisenniveaus. Die innerdeutschen Verkehre standen weiterhin unter dem Druck hoher Preise, hoher staatlich induzierter Gebühren und daraus resultierend eines reduzierten Angebots.

Umsteigeranteil auf Vorjahreswert

Der Umsteigeranteil 2025 betrug wie im Vorjahr 42 %. Damit lag er im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 um +3 PP. höher. Die Langstreckenmärkte USA und Indien profitieren erheblich von der Drehkreuzfunktion via München. So lag der Umsteigestrom zwischen USA und Indien als stärkster Interkont – Interkont – Strom in den Top-Ten der Münchner Umsteigestrome.

Generation Z – Trend zu mehr Reisen hält an

Die Ergebnisse der Fluggastbefragung am Flughafen München zeigen erneut, dass die GenZ (die Geburtsjahrgänge 1995 bis 2010) privat gerne verreisen. Mit fast fünf Flügen pro Jahr liegen sie im Schnitt aller privat veranlassten Flugreisenden. Ihre beliebtesten Langstreckenziele sind die USA, Ziele in Asien und die arabischen Golfstaaten.

Generation Z treibt den Reisemarkt an

GenZ weist hohe Flugaffinität auf:

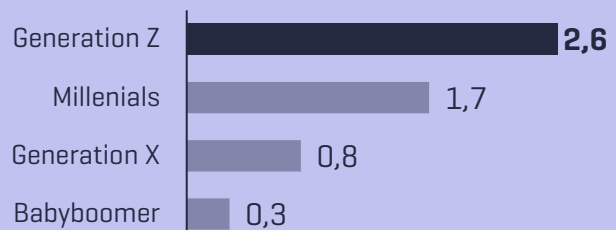
Anteil der unter 30-jährigen Passagieren an deutschen Flughäfen steigt stetig an



Quelle: ADV

GenZ verreist fast neunmal so oft wie Babyboomer:

Auslandsreisen pro Monat*:



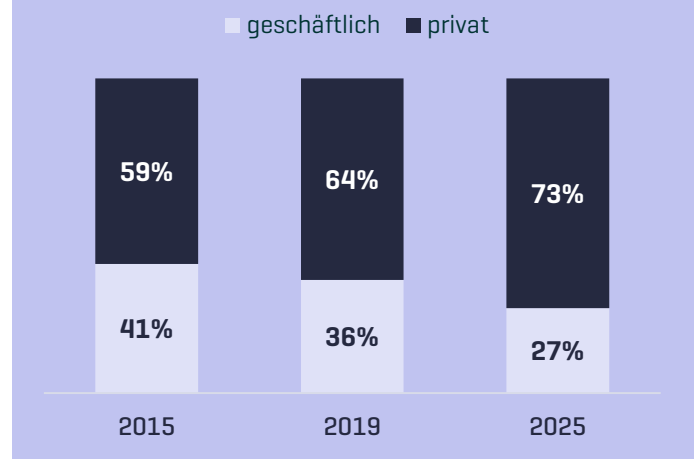
*im Sommer
Quelle: Simon-Kucher Travel-Trends-Studie 2024

Privatreisen über Vorkrisenniveau

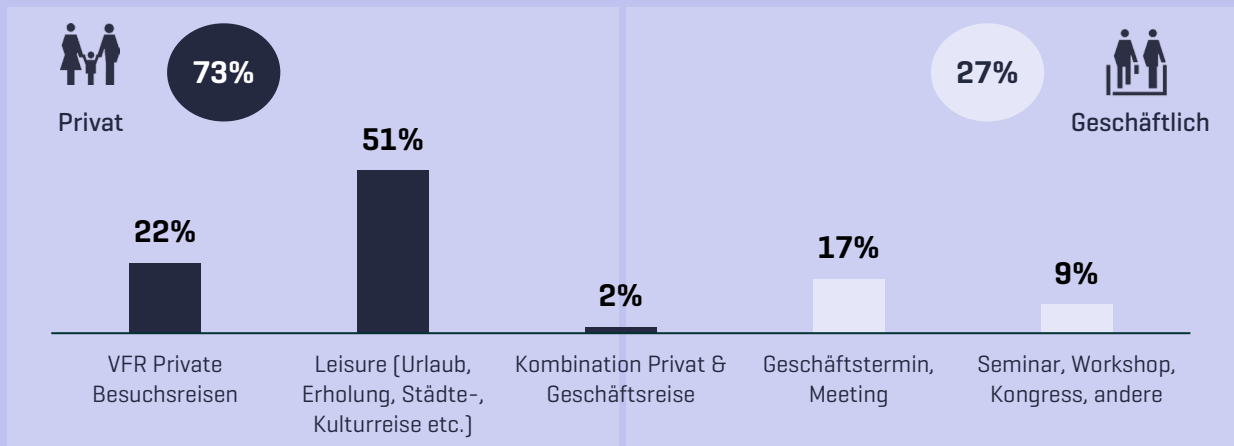
Das Privatreiseaufkommen erreichte im Jahr 2025 mit 31,6 Mio. Passagieren 103 % des Vorkrisenniveaus. Weiterhin ist die Reiselust ungebrochen und es besteht trotz hoher Preise erheblicher Bedarf an Besuchs- und Urlaubsreisen.

Der Geschäftsreiseanteil blieb stabil bei 27 %, dem höchsten Anteil deutscher Großflughäfen. Die absolute Zahl an Geschäftsreisenden legte dabei um +5 % auf 11,8 Mio. zu. Dieses Segment leidet weiterhin stark unter dem reduzierten innerdeutschen Flugangebot. Das Besucheraufkommen wuchs mit +11 % überproportional, Langstreckenflüge legten in diesem Segment um 13 % zu. Wichtigstes Herkunftsland war hier die USA als zweitgrößter Incomingmarkt. Der Geschäftsreiseanteil erreichte im wirtschaftlich bedeutsamen Besucheraufkommen einen Wert von 38 %, was die Relevanz des Wirtschaftsstandortes München unterstreicht.

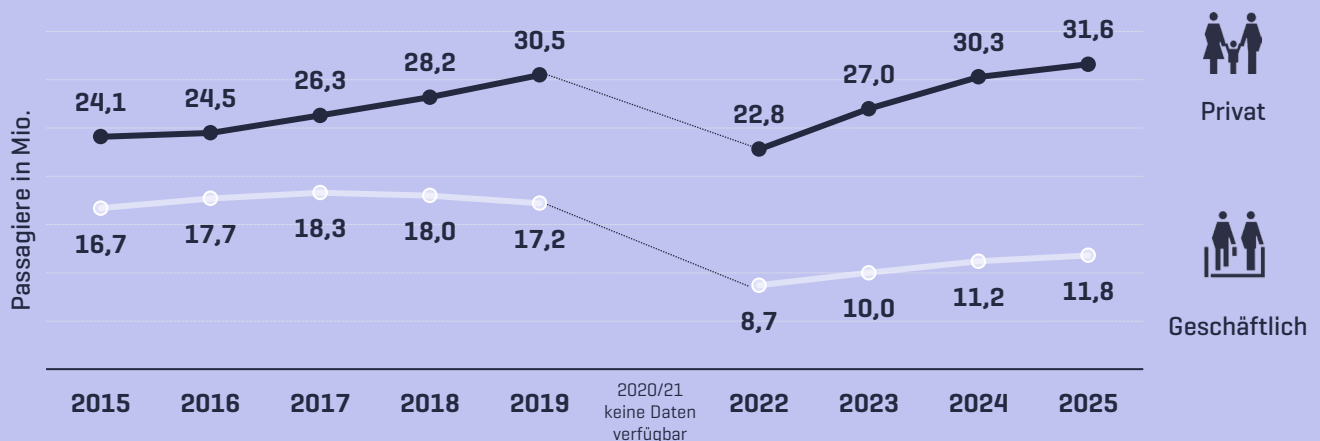
Anteile im Geschäfts- und Privatreiseverkehr 2025



Reisegrund 2025 im Detail



Entwicklung im Geschäfts- und Privatreiseverkehr



Passagierstruktur im Jahr 2025

Fluggasttyp

Originäreinsteiger
58 %



Umsteiger
42 %

Anreiseverkehrsmittel zum Flughafen



34 %



Mietwagen & Car-Sharing



S-Bahn

34 %



15 %

Bus, Transferdienste & Umlandparken



9 %

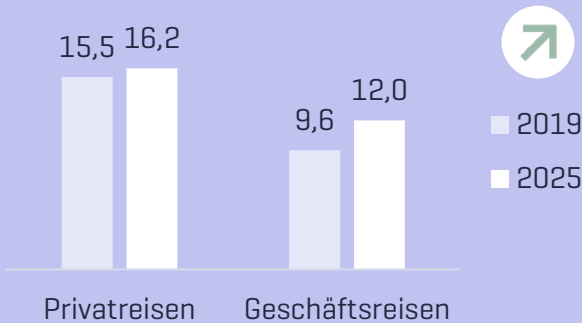
Taxi



ÜFEX

2 %

Durchschnittliche Reisedauer in Tagen



Permanenter Wohnsitz

Deutschland
47 %



Ausland
53 %

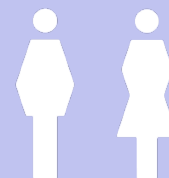
Reisegrund



Geschlecht

Männlich

52 %



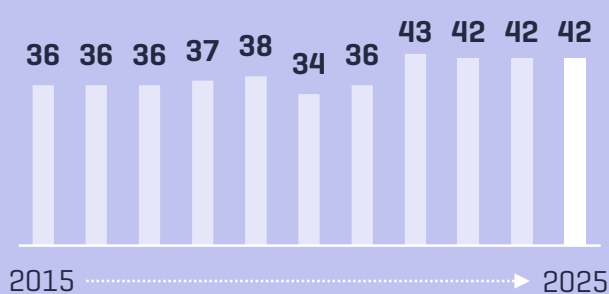
Weiblich

48 %

Divers 0,03%

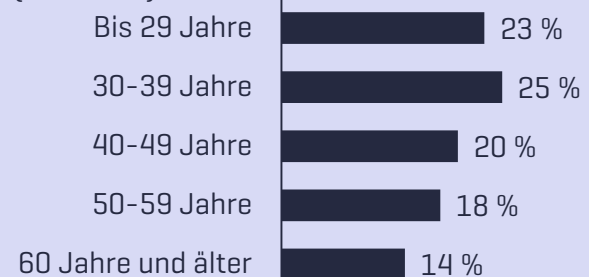
Entwicklung des Umsteigeranteils

seit 2015 [in %]



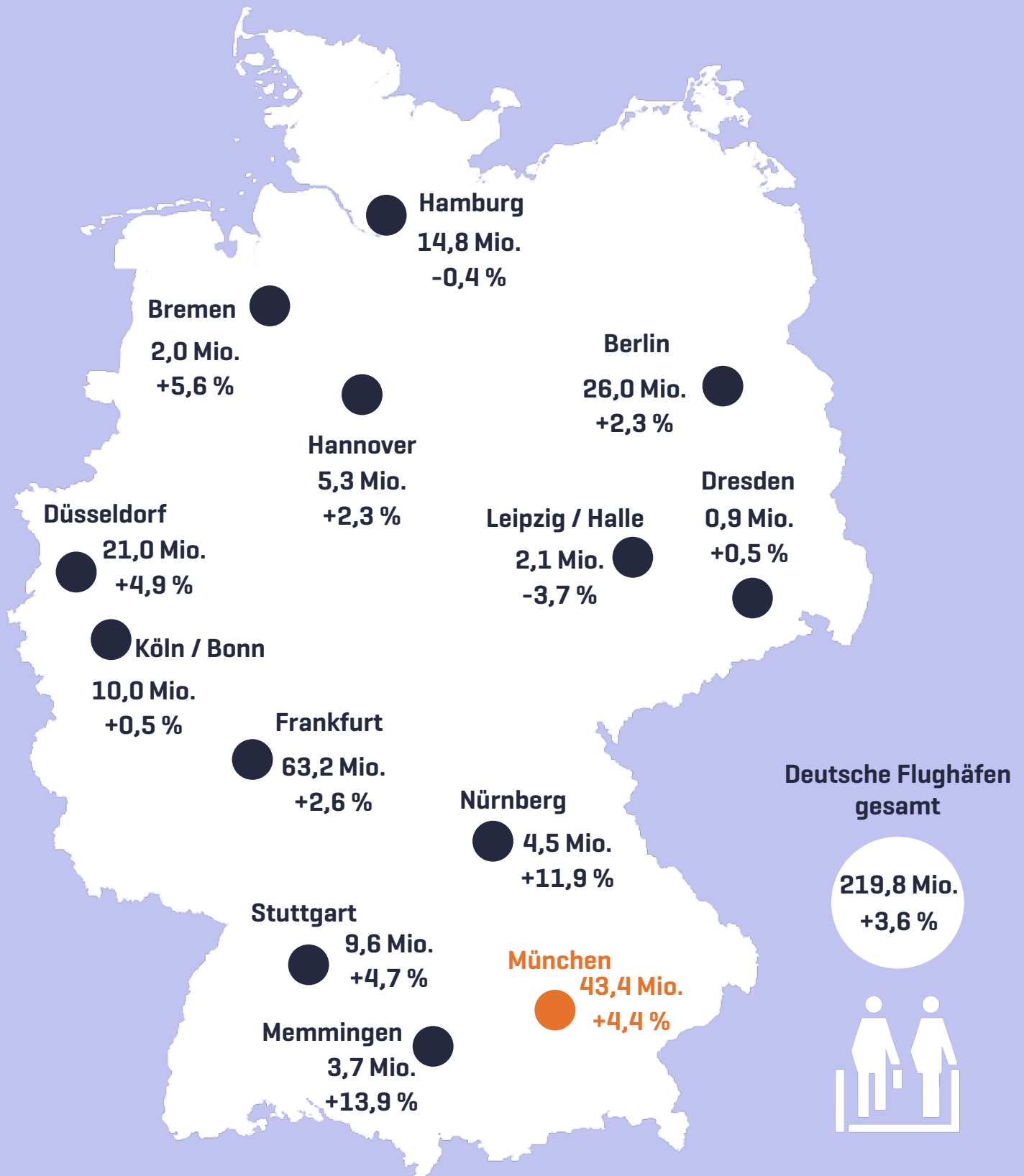
Altersklassen

[Ø 42 Jahre]



Quelle: Flughafen München GmbH, Fluggastbefragung

Passagiere an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen 2025



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



Luftfracht und Luftpost 2025

Entwicklung Luftfracht- und
Luftpostaufkommen 2025 15

Cargo an den deutschen
Verkehrsflughäfen im Jahr 2025 16

Luftfracht und Luftpost 2025

LUFTFRACHT IN MÜNCHEN TROTZT WEITERHIN DER SCHWACHEN WIRTSCHAFT

Luftfracht übertrifft Vorkrisenniveau

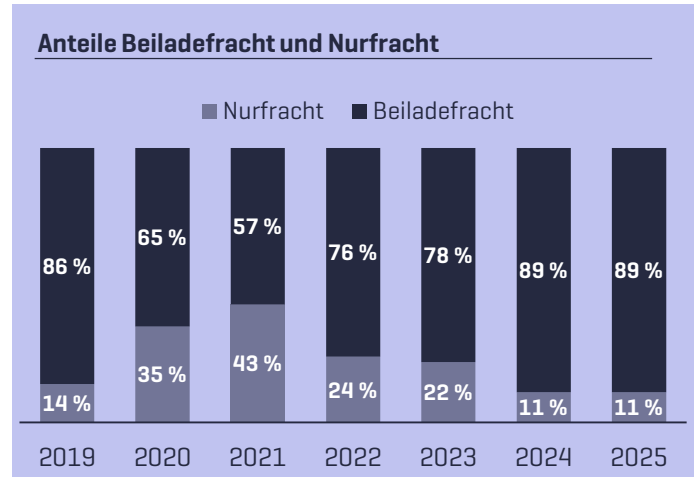
Mit einem Wachstum von +10,4 % und 339.671 Tonnen im Jahr 2025 übertraf der gewerbliche Luftfrachtumschlag die Marke des Vorkrisenjahres 2019 um +2,4 %.

Die Beiladefracht profitierte von der positiven Entwicklung der Passagierlangstrecke und wuchs um +11,2 %. Mit 303.299 Tonnen wurde das Jahr um deutliche +6,2 % übertroffen. Eine erfreuliche Entwicklung gab es zudem im Segment der Nurfracht zu verzeichnen, die auf reinen Frachtflügen transportiert wird. Sie wuchs um +4,1 % und erreichte 79 % des Vorkrisenniveaus.

Luftfracht in München wächst 2025 erneut über dem deutschen Durchschnitt

Im deutschen Luftverkehrsmarkt fiel das Wachstum im Luftfrachtsegment im Jahr 2025 mit 1,6 % deutlich verhaltener aus. Wie bereits im Vorjahr zeigten vor allem die großen Frachtstandorte eine schwache Entwicklung. Während sich Frankfurt mit +1,8 % im ADV-Durchschnitt bewegte, stagnierten Köln/Bonn und Leipzig/Halle mit +0,1 % bzw. +0,4 %. 2025 wurden, wie im Vorjahr, 89 % der in München umgeschlagenen Fracht als Beiladefracht auf Passagiermaschinen transportiert.

Die weltweite Frachtentwicklung fiel laut IATA 2025 mit +3,4 % nach dem zweistelligen Wachstum des Vorjahres wieder moderater aus.



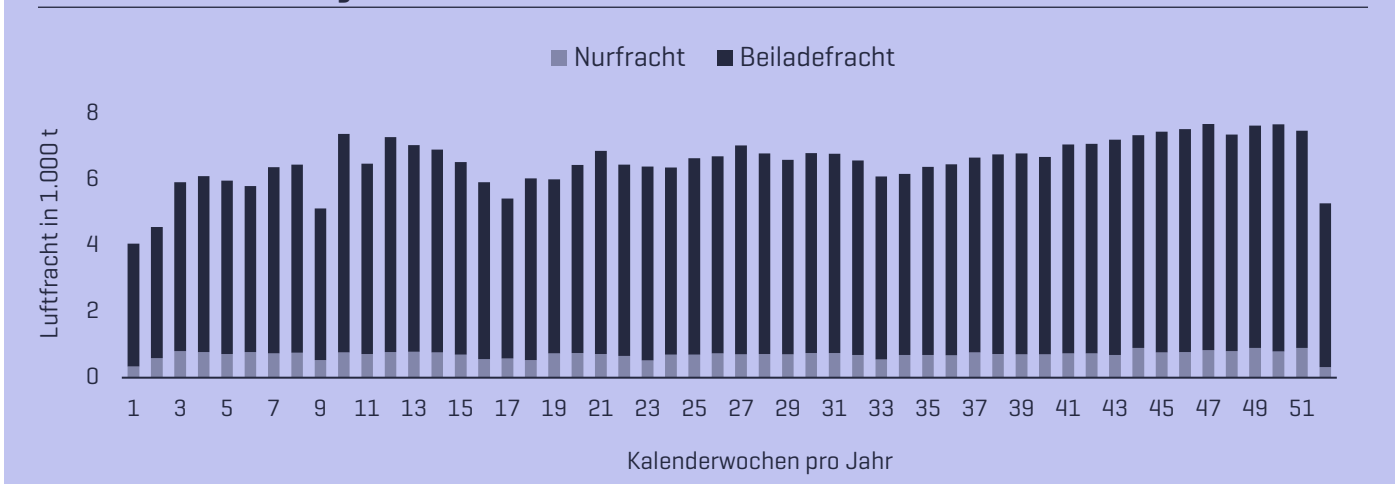
Luftpostumschlag weiter reduziert

Wie in den vergangenen Jahren wurde im Jahr 2025 mit 1.075 Tonnen weniger Luftpost umgeschlagen [-68,9 % zum Vorjahr bzw. -94,2 % zum Jahr 2019]. Die Luftpost unterliegt vor allem strategischen Zielen der Post bzw. politischen Entscheidungen. Weiterhin sind alle Postflüge eingestellt.

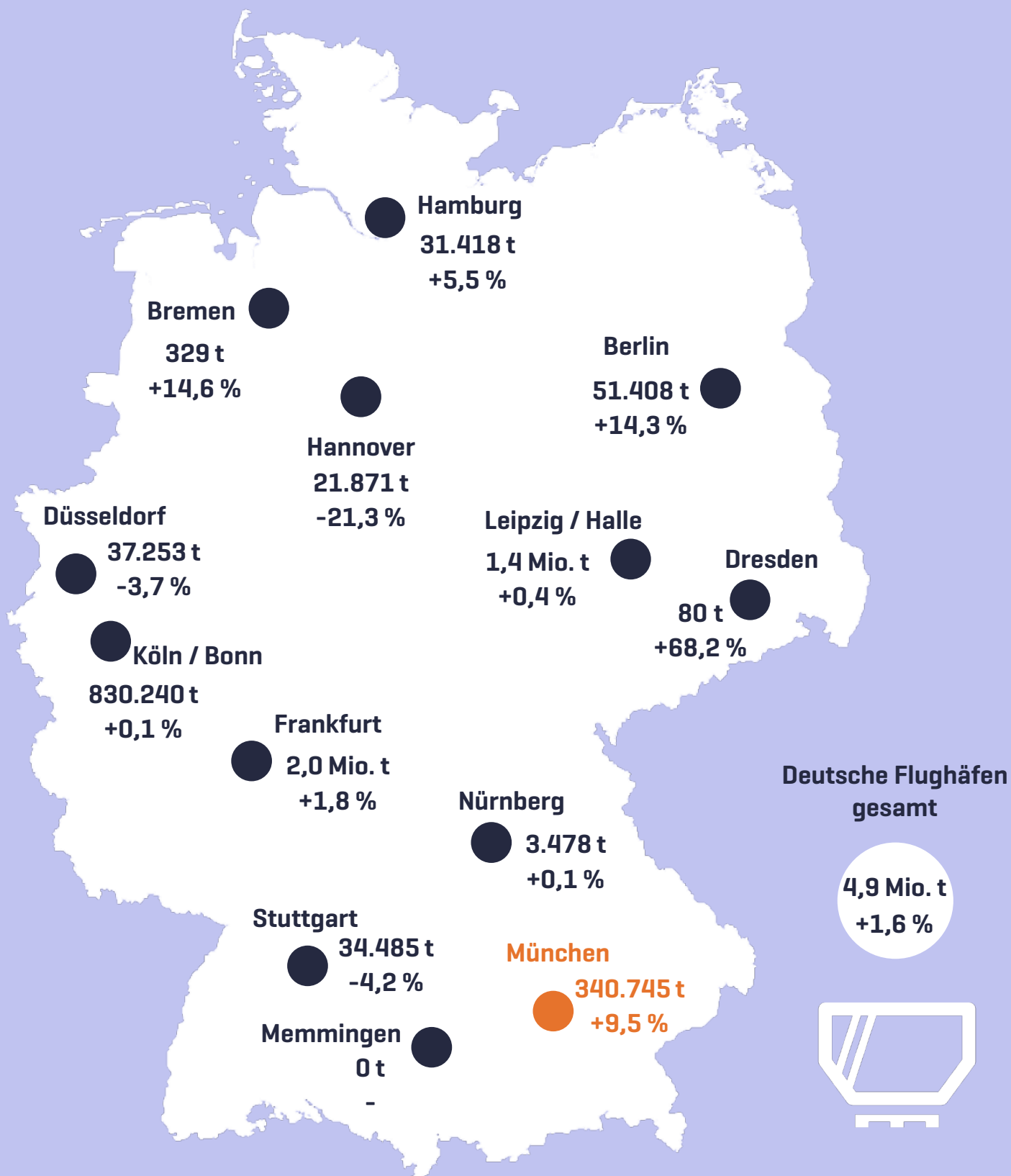
Cargoumschlag erreicht nahezu Vorkrisenniveau

Das Cargoaufkommen, die Summe aus Luftfracht- und Luftpostumschlag, betrug im Jahr 2025 340.746 Tonnen und konnte so ein deutliches Plus von +9,5 % zum Vorjahr erzielen. Der Wert liegt nur noch knapp unter Vorkrisenniveau [-2,7 % zu 2019].

Wöchentliche Entwicklung Nurfracht und Beiladefracht 2025



Cargo in Tonnen an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen 2025



Cargo [Gewerblicher 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 %
2025	337.438	3,1 %	43.394.442	4,4 %	346.162	10,3 %	1.078	-68,8 %

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 2026

Kontakt

Thomas Höfer
thomas.hoefer@munich-airport.de