



**Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und  
Umgebung e.V.**



**Sachstand 27. 11. 2024**

[AufgeMUCkt](#)[Aktuelles](#)[Argumente](#)[Bilder](#)[Aktionen](#)[Archiv](#)[Kontakt](#)

# Das Aktionsbündnis „AufgeMUCkt“



## Unser Hauptziel:

Wir wollen den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Münchener Flughafen verhindern

Wir setzen uns ein für den Erhalt unserer Heimat, die von immensem Lärm und Naturzerstörung durch eine 3. Bahn bedroht ist, und für die Bewahrung der Schöpfung insgesamt. Die Folgen der Erderwärmung durch den Flugverkehr werden auch die Menschen, die weiter entfernt vom Flughafen leben, zu spüren bekommen. Die Region, die Landeshauptstadt München und Bayern brauchen keine 3. Start- und Landebahn. Im Gegenteil: Eine 3. Start- und Landebahn ist schlecht für unser Klima und würde bereits massiv Betroffene noch stärker belasten und neue Betroffene schaffen.

### Newsletter Anmeldung

Erforderliche Felder sind mit \* gekennzeichnet

E-Mail\*

Absenden

### Aktuelle Termine bei Lichterzeichen

[zur Webseite hier klicken](#)

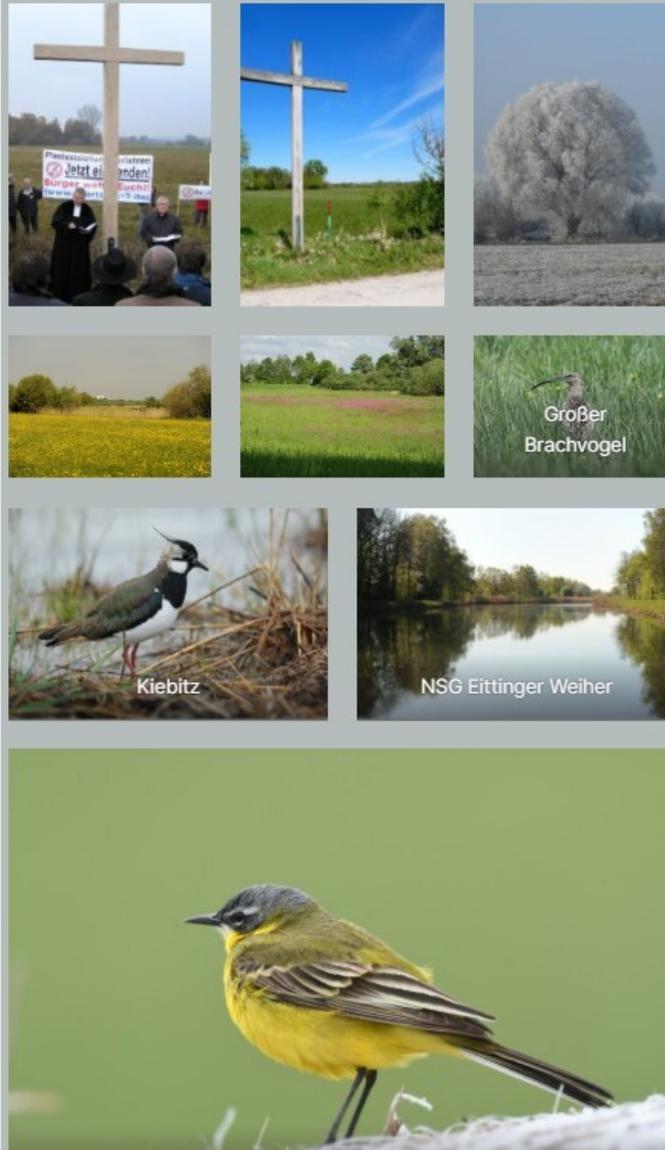
### Flugbewegungen Prognose/Realität

[hier klicken](#)

# Aktueller Widerstand



# Vogelschutzgebiet Erdinger Moos



# 70er bis 90er Jahre





NEIN zum Großflughafen!

Wahl  
Brokdorf  
Großflughafen München II  
Bürger leisten Widerstand

Aktionstag  
NEBEL

Großflughafen  
Wahl zum Großflughafen  
München II

31. Mai 2024

Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen – 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München (98. ÄPFB)

hier: Antrag auf Feststellung des Beginns der plangemäßen Verwirklichung des 98. ÄPFB

die Flughafen München GmbH (FMG) beantragt folgende Feststellung:

Es wird festgestellt, dass mit der Durchführung des 98. ÄPFB begonnen worden ist und dieser damit nach § 9 Abs. 3 LuftVG nicht mit Ablauf des 04. März 2026 außer Kraft tritt.

„Die FMG hat bei dieser Auslegung des § 9 Abs. 3 LuftVG ein **subjektives Interesse** und einen **subjektiven Anspruch** darauf, in Erfahrung zu bringen, ob mit der Durchführung des Plans begonnen wurde und damit ein Außer-Kraft-Treten nach § 9 Abs. 3 LuftVG nicht stattfinden wird.“

„Wenn mit der Durchführung des Plans innerhalb der Zehnjahresfrist begonnen wurde, tritt der Plan – hier: der 98. ÄPFB – jedenfalls nicht mehr nach § 9 Abs. 3 LuftVG außer Kraft. **Mit dem Beginn der Durchführung des Plans genießt dieser somit dauerhaft Bestandsschutz.** Diese Folge, die § 9 Abs. 3 LuftVG an den fristgerechten Beginn der Durchführung des Plans knüpft, bleibt auch bestehen, wenn der weitere Ausbau zeitlich gestreckt erfolgt oder unterbrochen wird.“

„Ohne eine entsprechende Klarstellung schwebe die FMG in einem unsicheren Zustand, ob sie sich auf die fortdauernde Gültigkeit des 98. ÄPFB berufen könne oder aber einen Verlängerungsantrag nach § 9 Abs. 3 Halbsatz 2 LuftVG stellen müsse. Dabei gehe es nicht nur um die Frage der rechtlichen Beständigkeit des 98. ÄPFB, sondern auch **um die Sicherheit der bereits getätigten und auf der Grundlage des 98. ÄPFB noch zu tätigen Investitionen.** Insoweit habe die FMG für die begehrte Feststellung ein Sachbescheidungsinteresse und sei antragsbefugt.“

**„Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn ist in der Mittel- und Langfristplanung der FMG mit einer **Inbetriebnahme für das Jahr 2035** vorgesehen (vgl. Antrag S. 19). Die Umsetzung dieser Absicht verlangt keine weiteren behördlichen Schritte, wenn mit der Durchführung des 98. ÄPFB bereits begonnen sein sollte. **Wäre dies nicht der Fall, müsste die FMG einen entsprechenden Verlängerungsantrag stellen**, um noch gemäß ihrer Mittel- und Langfristplanung mit der Umsetzung der Maßnahme beginnen zu können.“**

„Von der begehrten Feststellung, dass mit der Durchführung des Vorhabens begonnen worden ist, hängt die Klarstellung weitreichender tatsächlicher und rechtlicher Folgen für die FMG ab. **Mit dem Beginn der Durchführung und der daraus folgenden Rechtsfolge des § 9 Abs. 3 LuftVG ist das Verhältnis der FMG zu sonstigen vom 98. ÄPFB Betroffenen sowie Behörden im Hinblick u. a. auf die vom 98. ÄPFB erfassten Grundstücke abschließend bestimmt.** Neben diese rechtliche Frage tritt für die FMG der Gesichtspunkt der **Investitionssicherheit und Planbarkeit der weiteren planfestgestellten Maßnahmen.** Die FMG hat bereits erhebliche Beträge für die Umsetzung von planfestgestellten Maßnahmen investiert (vgl. oben Ziff. I.2 sowie Antrag Seite 5 ff.). Diese Investitionen stehen im Zusammenhang mit der Erwartung, dass der 98. ÄPFB vollständig ausgeführt und die nach dem Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Gestalt des Flughafens mit den entsprechenden land- und luftseitigen Kapazitäten hergestellt werden wird. **Mit der in diesem Verfahren begehrten Feststellung wird für die FMG und für die sonstigen vom Plan Betroffenen Planungssicherheit geschaffen.** Sie wissen danach, ob der 98. ÄPFB dauerhaft gültig ist, oder nach Ablauf der Zehnjahresfrist außer Kraft tritt, soweit nicht bis März 2026 eine Verlängerung der Zehnjahresfrist ausgesprochen wird.“

ergibt sich nichts Anderes. Das darin politisch vereinbarte Moratorium bezieht sich nach seinem Wortlaut schon nicht auf den 98. ÄPFB insgesamt, der neben der Herstellung einer 3. Start- und Landebahn auch die Erweiterung des Vorfeldes Ost, die Errichtung weiterer Passagierabfertigungsanlagen sowie straßenbauliche und eisenbahnrechtliche Maßnahmen einschließlich der erforderlichen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen umfasst. Es beschränkt sich auf die 3. Start- und Landebahn und besagt lediglich, dass der Bau der 3. Start- und Landebahn bis zum Ende der Legislaturperiode (Herbst 2028) nicht „weiterverfolgt“ werden soll, enthält also gerade keine (Teil-)Aufgabe des Vorhabens. In diesem Zusammenhang ist auch an den Beschluss des Bayerischen Landtags vom 22. Juni 2022 (LT-Drucksache 18/23295) zu erinnern, mit dem der Dringlichkeitsantrag, die Staatsregierung aufzufordern, die Pläne für den Bau einer 3. Start- und Landebahn endgültig aufzugeben, sich für eine Änderung des 98. ÄPFB in diesem Sinne einzusetzen und Punkt 4.5.1 des Landesentwicklungsprogramms ersatzlos zu streichen (LT-Drucksache 18/23209), abgelehnt wurde. Im Übrigen wurden schon unter der Geltung des ersten Koalitionsvertrages in erheblichem Umfang planfestgestellte Maßnahmen des

Seite 18 von 22

## **Koalitionsvertrag:**

Über die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München gibt es unter den Koalitionspartnern unterschiedliche Auffassungen. Die Planungen für deren Bau werden daher während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt.

Antrag FMG

98. ÄPFB ausgeführt. Für eine Aufgabe des 98. ÄPFB lässt sich kein entsprechender Willen der FMG feststellen, auch nicht aus objektiven Umständen.

„Zur Begründung des Antrags führt die FMG aus, dass sie mit der Durchführung des 98. ÄPFB begonnen und zahlreiche Maßnahmen, die Bestandteile des 98. ÄPFB seien, bereits realisiert habe. **Im Einzelnen werden die Maßnahmen - Tunnel Erdinger Ringschluss - Ausbau des Straßennetzes im Osten - Erweiterung Vorfeld Ost - Umsetzung Kohärenzsicherungsmaßnahmen - Monitoring**

**„Verschlechterungsverbot“ Art. 6 Abs. 2 FFH-Richtlinie einschl. Erfüllung der Nebenbestimmung Ziffer A.VIII.3.1.2 des 98. ÄPFB - Grunderwerb und - Umlandfonds genannt und näher beschrieben. Für diese Maßnahmen habe die FMG Investitionen von rund 409,9 Mio. EUR getätigt. Hinzu kämen Kosten von rund 51 Mio. EUR für das Planfeststellungsverfahren und die Verwaltungsstreitverfahren.“**

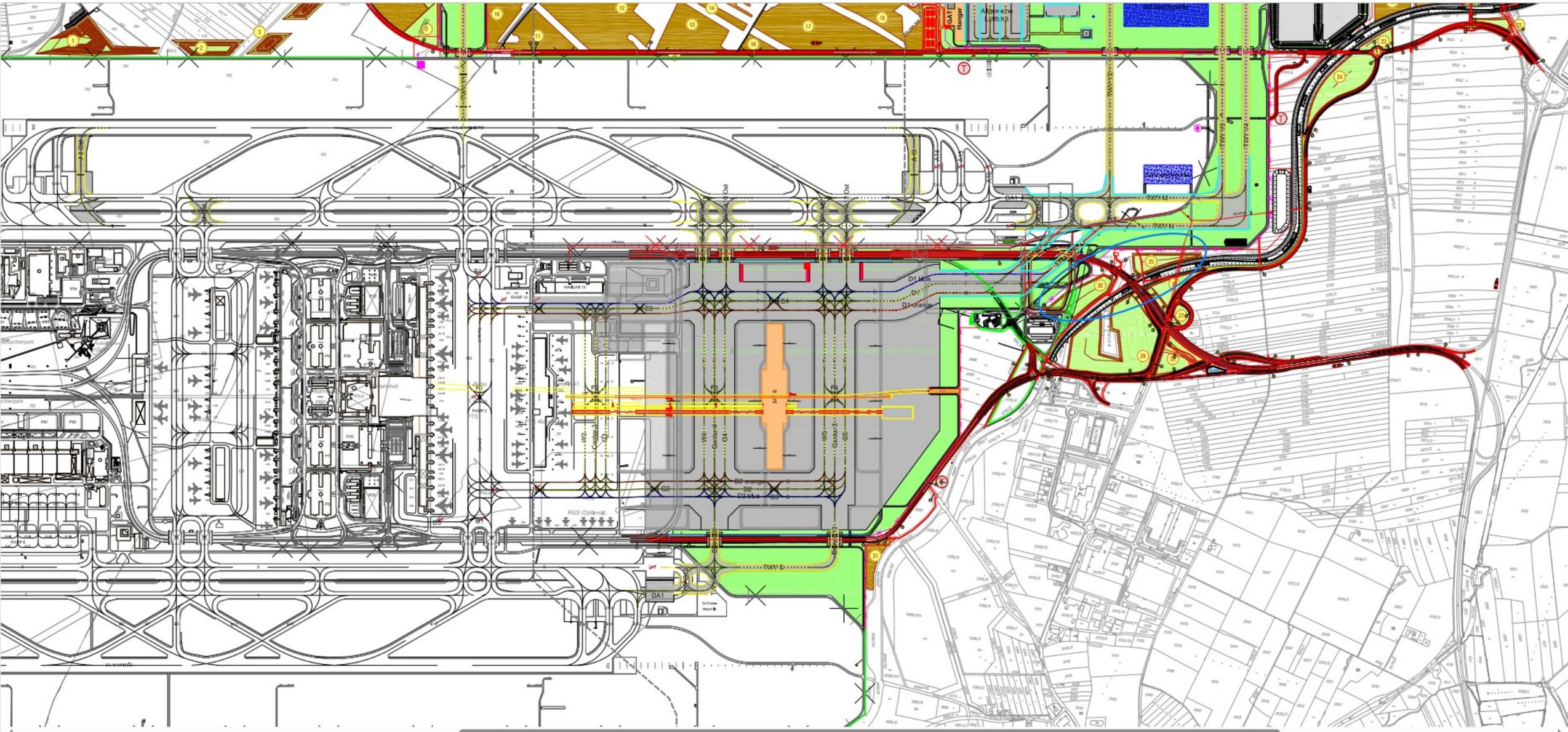
Folgende Maßnahmen des 98. ÄPFB sind ausgeführt und dafür insgesamt rd. EUR 409,9 Mio. aufgewandt:

Maßnahme	Investition in Mio. EUR
Erdinger Ringschluss (S-Bahn-Tunnel)	115,0
Herstellung Straßennetz Ost	30,7
Erweiterung Vorfeld Ost (Modul C-02.5)	119,7
Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen	6,7
Monitoring FFH-Verschlechterungsverbot	1,8
Grunderwerb	126
Umlandfonds	10
<b>Summe</b>	<b>409,9</b>

Antrag FMG

Auf der Grundlage des 98. ÄPFB erfolgt darüber hinaus die temporäre Nutzung von planfestgestellten (aber noch nicht vollständig hergestellten) Flugbetriebsflächen des Vorfelds Ost als Fahrzeugabstellfläche und Taxispeicher. Hierfür hat die FMG bislang rd. EUR 5,8 Mio. investiert. Hinzu kommen die Kosten für das Planfeststellungsverfahren und die Verwaltungsstreitverfahren zur Verteidigung des 98. ÄPFB in Höhe von rd. EUR 51 Mio.

„Von der für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Fläche von insgesamt 1.678 ha (871 ha Projektflächen (PF1.), 807 ha Öko-Ausgleichsflächen (ÖFl.) hat die FMG bereits 1.530 ha, dies entspricht rund 91%, erworben. Dabei wurden vor dem 24.07.2007 (Antragstellung 3. Bahn) 533 ha PF1./526 ha ÖFl., zwischen dem 24.07.2007 und 05.07.2011 (Bescheidserlass) 239 ha PF1./164 ha. ÖFl. und seit dem 05.07.2011 33 ha PF1./35 ha ÖFl. erworben. Von den bei Bescheidserlass der FMG noch fehlenden Flächen im Umfang von 148 ha hat sie somit seit diesem Zeitpunkt knapp die Hälfte der noch erforderlichen Fremdflächen erworben.“







**Bahnausbau Region München**  
06.09.2018

## Ausblick

Die Brücke über den sogenannten Abfanggraben Ost des Flughafens München wird voraussichtlich Ende 2023 fertiggestellt.

- Damit auch der Straßenverkehr die neuen Gleise kreuzen kann umfasst das Projekt den Bau mehrerer Brücken.
- Zudem sorgt die DB für den erforderlichen Schallschutz.

## Nutzen & Ziele

- Die zusätzlichen Gleiskapazitäten und die Abstell- und Wendeanlage entlasten das bisherige Nadelöhr Flughafenbahnhof und schaffen die Voraussetzung für mehr Züge und mehr Betriebsqualität.
- Das Gewebegebiet Schwaigerloh wird deutlich besser an den Flughafen und die Landeshauptstadt München angeschlossen. Die damit verbundenen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene hilft CO<sub>2</sub> einzusparen und dient damit dem Klimaschutz.
- Die Strecke ist ein wichtiger Schritt für die Direktanbindung von Erding, Südostbayern und dem Salzburger Raum an den Münchner Flughafen.

## Schiennetz

Die Angebotsplanung „Schiene“ basiert auf dem Bedarfsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und wurde mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie abgestimmt. Sie umfasst bis 2015 folgende bauliche und betriebliche Maßnahmen:

- Transrapid-West bzw. Express-S-Bahn auf Transrapid-West-Trasse
- Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1
- Ausbaustrecke München–Mühl-dorf–Freilassing
  - Maßnahmenumfang Berg am Laim + Begegnungsabschnitte
  - viergleisiger Ausbau Streckenabschnitt München/Ost–Markt Schwaben
  - Truderinger Spange (Verbindungskurve von der Strecke München–Rosenheim zur Strecke München–Mühl-dorf–Freilassing)

- Erdinger Ringschluss mit
  - Durchbindung nach Freising (Ostbayeranbindung)
  - Walpertskirchener Spange

- Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen–Messe)
- S 6 Erding–Markt Schwaben–München: 10 Minuten-Takt
- S 8 Ausbau Unterföhring
- Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke München („520 Mio. DM Programm“)
- Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke München (Tunnel)



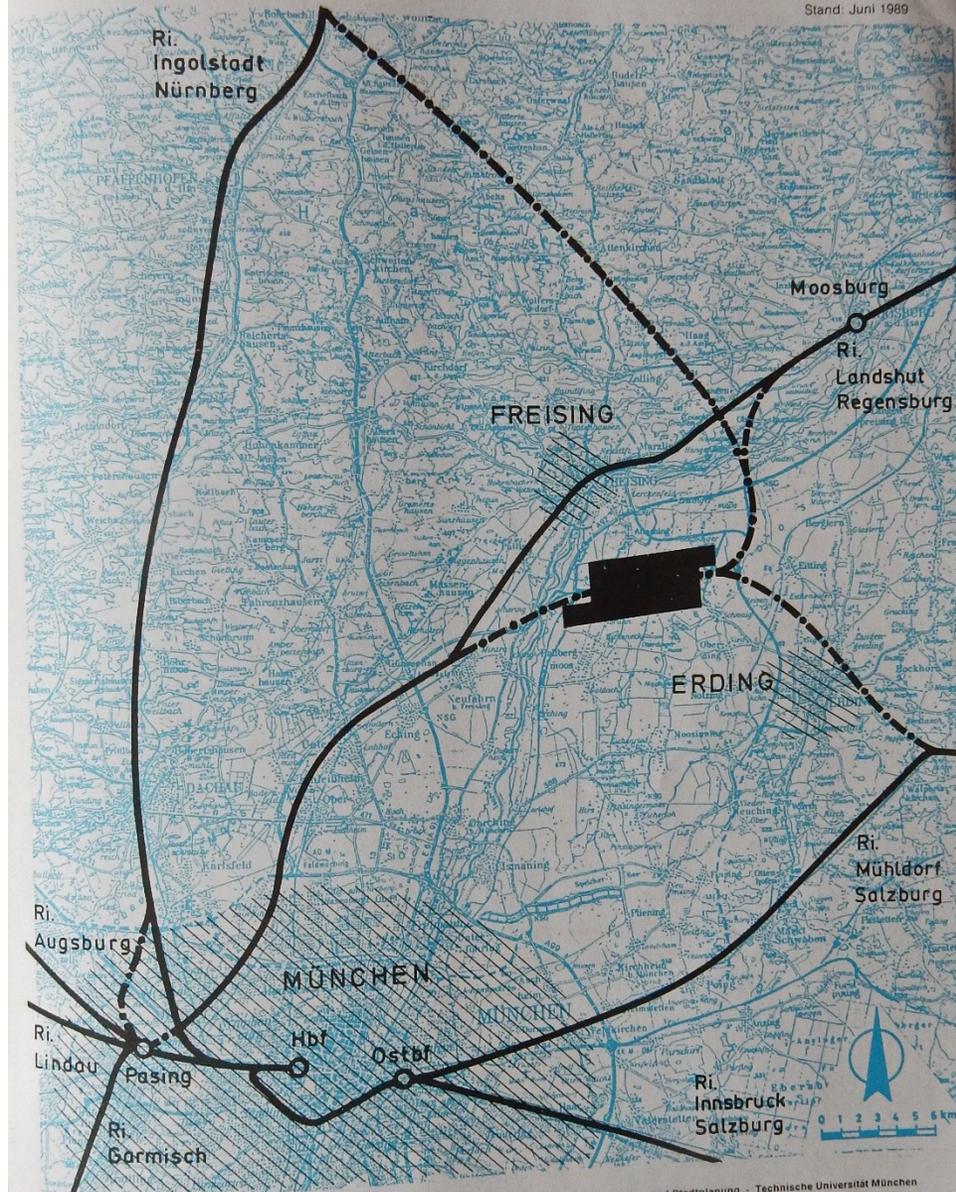
Planungsverband Äußerer  
Wirtschaftsraum München, TransVer  
GmbH, April 2004

# Schienenpersonenfernverkehr

Karte 3

— vorhanden  
- - - - - in Diskussion

Stand: Juni 1989



„Die bereits umgesetzten Maßnahmen stellen insoweit keine isoliert zugelassenen und isoliert zu betrachtenden Einzelprojekte dar. Ihre Notwendigkeit und die Rechtfertigung für ihre Finanzierung folgt aus dem 98. ÄPFB insgesamt. Luft- und landseitige Kapazitäten sind aufeinander abgestimmt. Die Umsetzung der planfestgestellten Baumaßnahmen auf der Landseite erfolgt daher gerade auch in der Erwartung der Realisierung der luftseitigen Baumaßnahmen. **Ohne Vertrauen auf die Verwirklichung des Gesamtvorhabens hätte die FMG den S-Bahn-Tunnel nicht bis an die Ostgrenze der planfestgestellten Vorfelderweiterung verlängert und die Straßenertüchtigungen nicht auf den neu festgestellten, sich an den luftseitigen Ausbaumaßnahmen orientierenden Trassen ausgeführt.**“

Bescheid ROB

MdL Johannes Becher: „Jetzt zu meiner Frage. Es steht im Bescheid der Regierung von Oberbayern, dass der S-Bahn-Tunnel nach Osten ohne Blick auf das Gesamtprojekt der 3. Startbahn nicht erforderlich gewesen wäre. Teilen Sie die Auffassung, dass der Erdinger Ringschluss nur mit der 3. Startbahn erforderlich ist? Oder stimmen Sie dem zu, dass der Erdinger Ringschluss völlig unabhängig von einer 3. Startbahn eine notwendige Infrastrukturmaßnahme zur Erschließung des Flughafens München ist?“ (Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

**Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr):**  
**„Aus heutiger Sicht sage ich: Den Erdinger Ringschluss brauchen wir ohnehin. Punkt.“**

Bayerischer Landtag, Plenarprotokoll 19/31 Seiten 3319 und 3320

## 2. Bedarf

Bei der Bewertung des Bedarfs ist die Funktion des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang mit seiner besonderen Bedeutung im internationalen Luftverkehrsnetz zu berücksichtigen [vgl. Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009, S. 55, 81; Luftverkehrskonzept des BMVI 2017, S. 21; LEP Bayern Ziff. 4.5.1 (G)]. Die Corona-Pandemie, die Anforderungen des

Seite 20 von 22

Antrag FMG



Klimawandels und der Ukraine-Krieg lassen den im 98. ÄPFB vorausgesetzten Bedarf nicht entfallen. Sie sind nicht geeignet, die dem 98. ÄPFB zugrundeliegende Prognose als vollständig überholt und damit den 98. ÄPFB als funktionslos erscheinen zu lassen. Die Verkehrszahlen lassen keine Entwicklung erkennen, aufgrund derer die tatsächliche Entwicklung von der Prognose des 98. ÄPFB in so extremer Weise abweichen würde, dass der Planfeststellungsbeschluss dadurch funktionslos werden würde.

Zu berücksichtigen ist, dass die dem Planfall entsprechende Konfiguration des Flughafens München (mit 3. Start- und Landebahn und vollständig errichtetem Vorfeld Ost) derzeit nicht hergestellt ist; aber Grundlage der Planfallprognose ist. Die unterschiedliche Steigerung von Passagier- und Flugbewegungszahlen (im Prognosenußfall) beruht auf den Veränderungen der Größe von Verkehrsflugzeugen und ihrer Bestuhlung. Der Einsatz von Flugzeugen mit einer größeren Passagierkapazität bewirkte – trotz steigender Passagierzahlen – einen Rückgang der Flugbewegungszahlen. Die Entwicklung der Passagierzahlen bis zum Beginn der Corona-Pandemie bestätigt die dem 98. ÄPFB zugrundeliegende Prognose. Ein extremes Abweichen der tatsächlichen Bedarfsentwicklung von der Prognose liegt nicht vor.

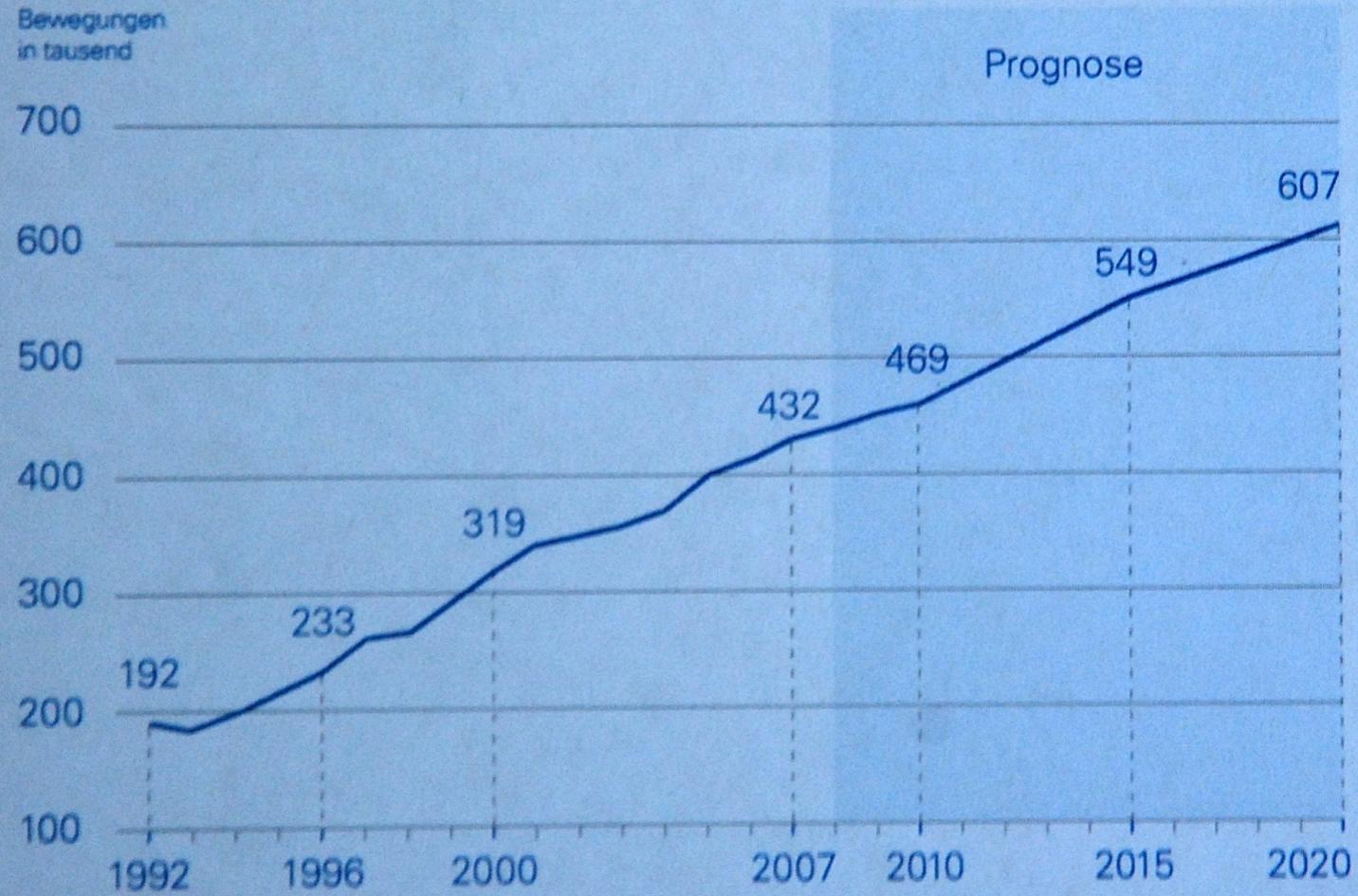
- vgl. zu einem solchen Fall OVG Bremen, Urteil vom 02. November 2021 - 1 LC 107/19 - juris Rn. 48 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 07. Juli 1978 - IV C 79.76 u.a. - juris Rn. 57; BVerwG, Beschluss vom 06. Februar 2020 - 4 B 3.17 - juris Rn. 44 -

Antrag FMG

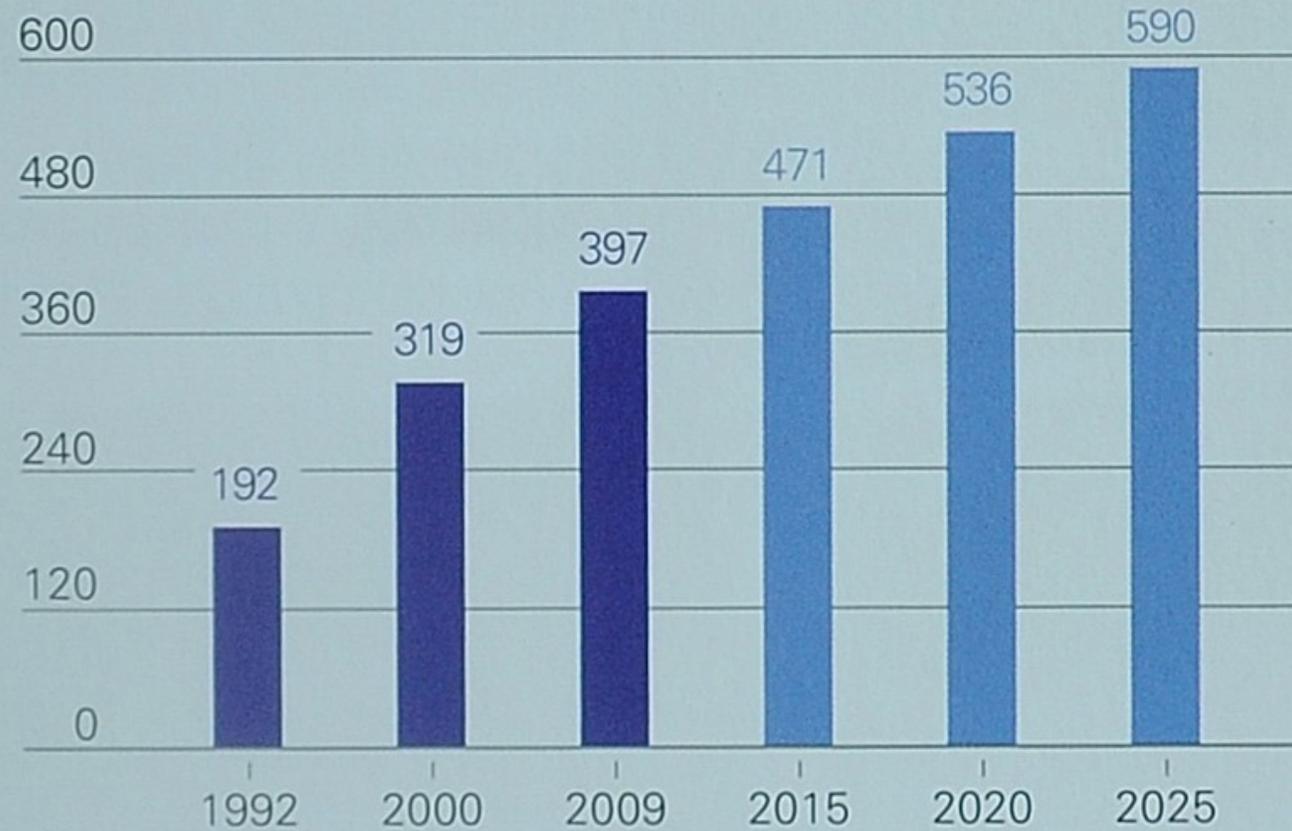
Gemessen an den Prognoseannahmen des 98. ÄPFB (S. 670) mit 49,8 Mio. Passagieren im Jahr 2020 sind 2019 (dem letzten vollen Geschäftsjahr vor der Corona-Pandemie) rund 48 Mio. Passagiere am Flughafen München bei rund 417.000 Flugbewegungen gezählt worden (vgl. FMG, Statistischer Jahresbericht 2019, S. 5). Für das nach wie von den Nachwirkungen der Pandemie beeinflusste Jahr 2023 ergeben sich bei rund 37 Mio. Passagiere rund 302.000 Flugbewegungen (vgl. FMG, Statistischer Jahresbericht 2023, S. 5). Für 2024 sind weitere Anstiege prognostiziert und bereits festzustellen. Die Verkehrsfunktion des Flughafen München als Umsteigeflughafen und die Nachfrage nach Flugreisen zeigen, dass der Bedarf für die weitere Umsetzung des 98. ÄPFB fortbesteht.

<b>Jahr</b>	<b>PAX</b>	<b>Bewegungen</b>	<b>Sitzladefaktor</b>
2023	37.037.070	302.150	122,6
2022	31.642.738	285.028	111,0
2021	12.496.432	153.097	81,6
2020	11.112.773	146.833	75,7
2019	47.941.348	417.138	114,9
2018	46.253.623	413.469	111,9
2017	44.577.241	404.505	110,2
2016	42.261.309	394.430	107,1
2015	40.981.522	379.911	107,9
2014	39.700.515	376.678	105,4
2013	38.672.644	381.951	101,3
2012	38.360.604	398.039	96,4
2011	37.763.701	409.956	92,1
2010	34.721.605	389.939	89,0
2009	32.681.067	396.805	82,4
2008	34.530.593	432.296	79,9
2007	33.959.422	431.815	78,6
2006	30.757.978	411.335	74,8

# Bewegungen (Linie, Charter, Allgem. Luftfahrt) Gesamtverkehr – Entwicklung und Prognose

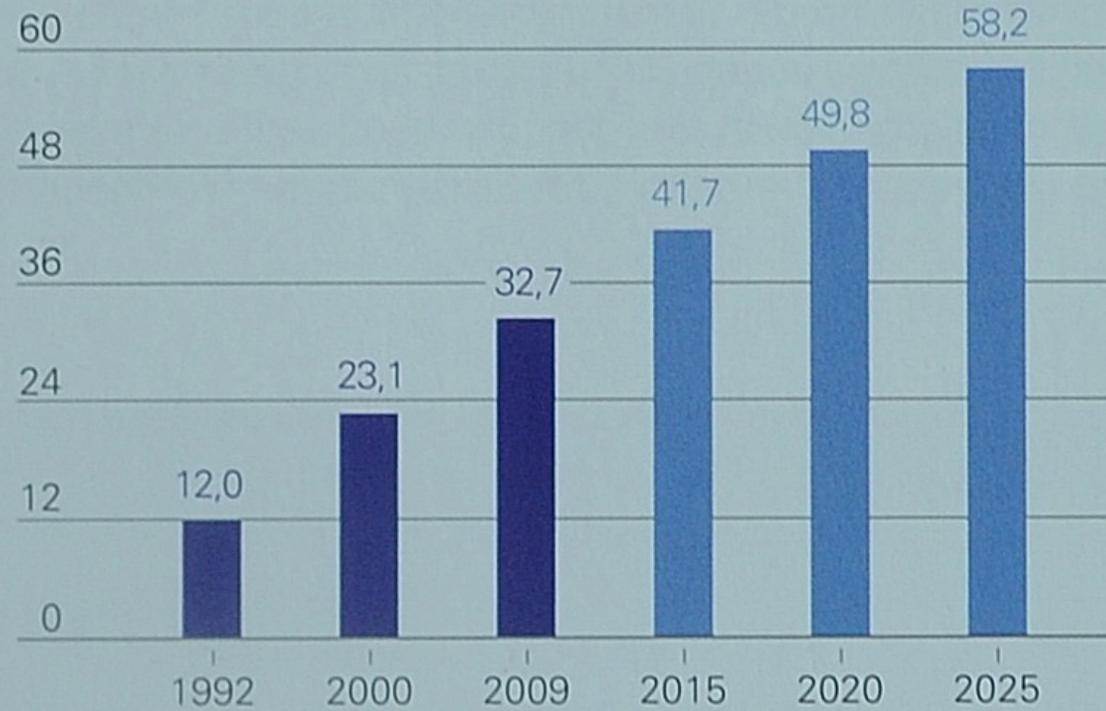


**Bewegungen** (Gesamtverkehr) in tausend  
**Entwicklung und Bedarfsprognose bis 2025**



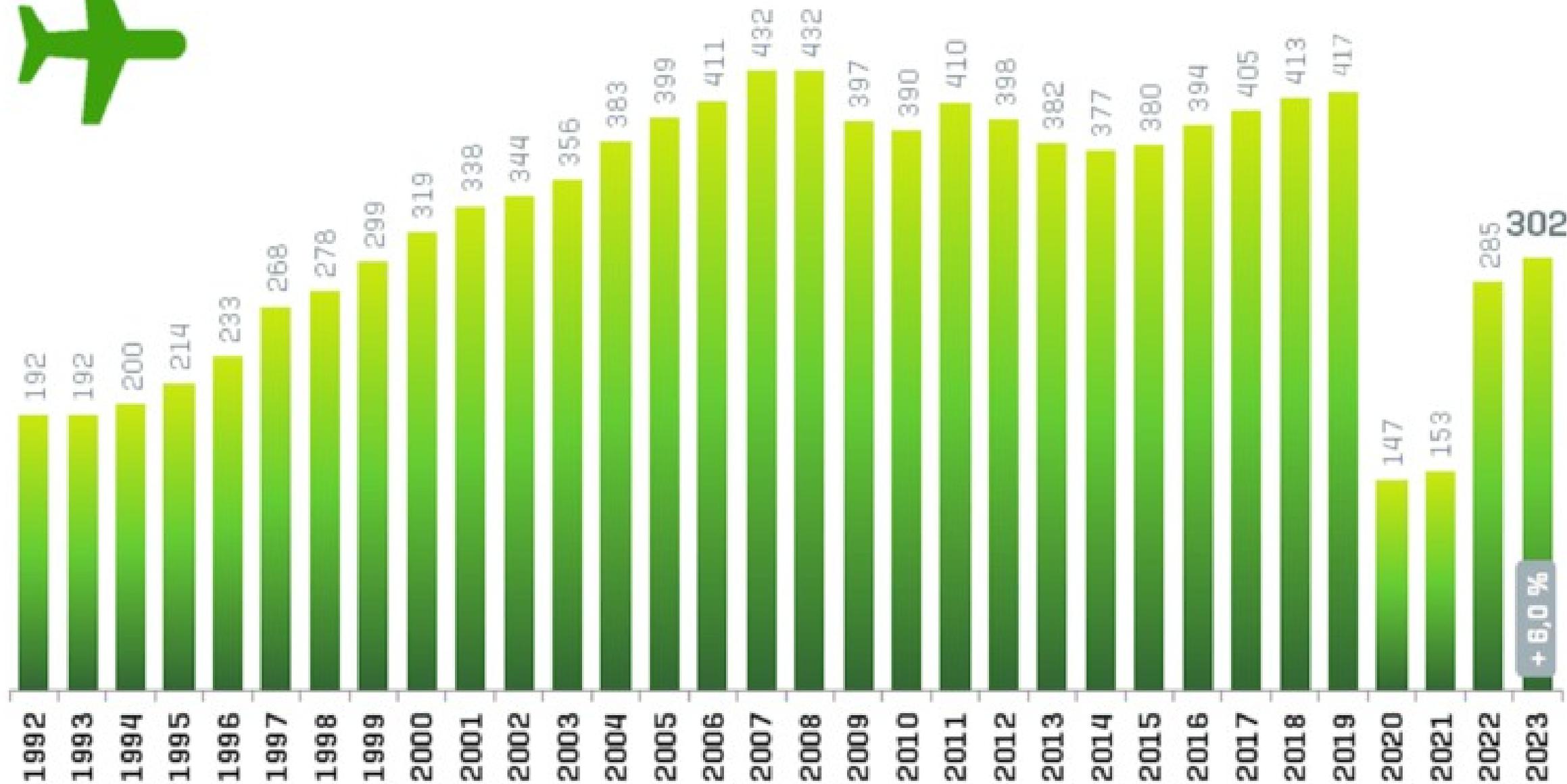
Quelle: Flughafen München GmbH (April 2010);  
Intraplan Consult GmbH: Basisvariante

## Passagieraufkommen in Millionen Entwicklung und Bedarfsprognose bis 2025



Quelle: Flughafen München GmbH (April 2010);  
Intraplan Consult GmbH: Basisvariante

# 1992 - 2023: Bewegungen gesamt in Tausend



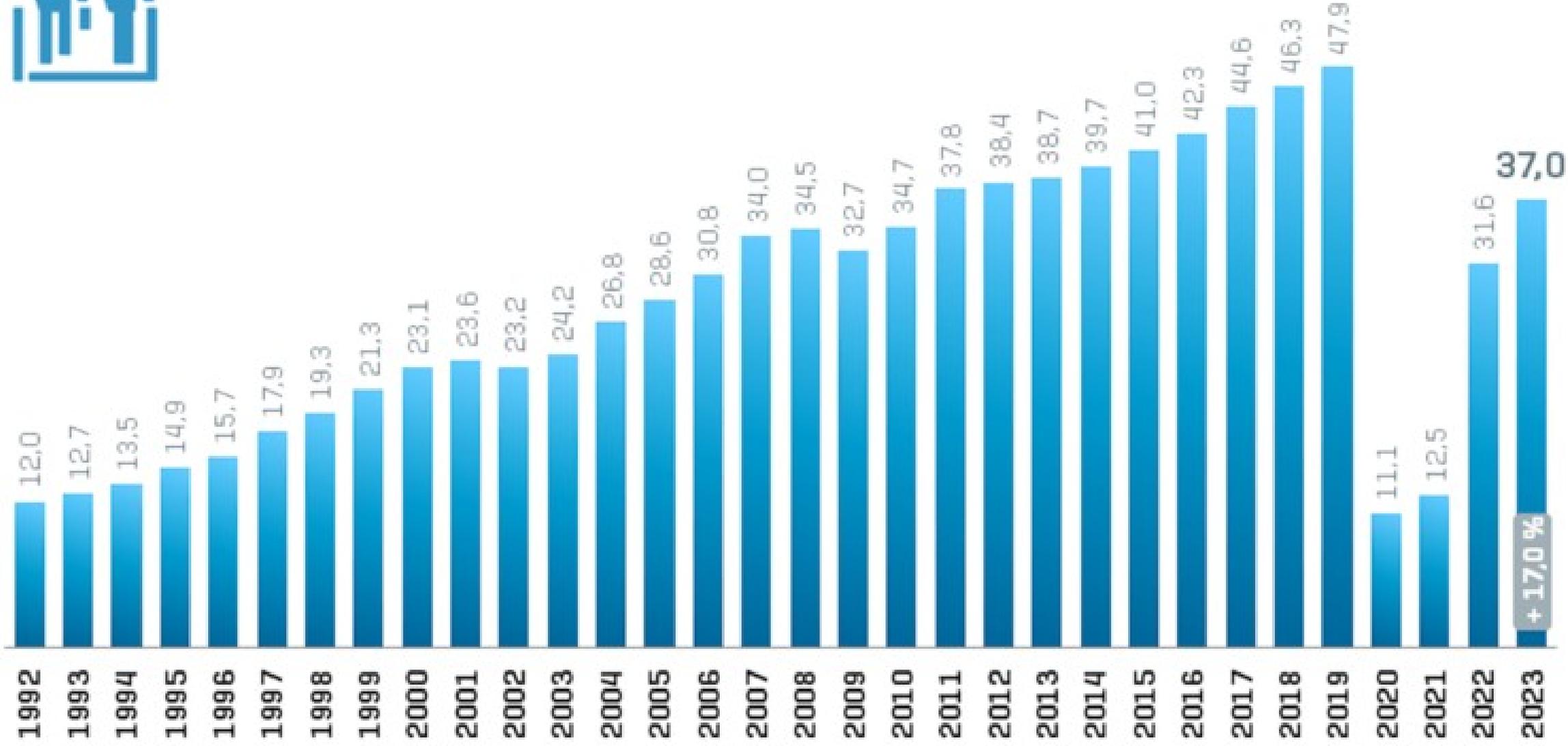
# Flugbewegungen 2024

**277.670 (Okt.) +8,1 % (Vergl. 2023)**

**-21,7 % (Vergleich zu 2019)**

**Jan. – Okt. (DFS): 275.203 +8,1 % (-21,8 % Vergl. 2019)**

# 1992 - 2023: Gewerbliche Passagiere in Millionen



# **Passagiere 2024:**

**35.371.823 (Okt.) 11,8 % (2023)**

**-13,8 % (Vergleich zu 2019)**

**Inland: 5.166.804 (Okt.)**

**-36,4 % (Vergleich zu 2019)**

**Ausland: 30.176.144 (Okt.)**

**-8,2 % (Vergleich zu 2019)**



# Entwicklung Flugbewegungen - 17 Jahre ohne Wachstum 3. Startbahn beerdigen - SOFORT!



### 3. Positionen der Gesellschafter

Der Bürgerentscheid in der Landeshauptstadt München vom Juni 2012 steht der weiteren Verwirklichung des 98. ÄPFB formalrechtlich nicht entgegen. Seine Bindungswirkung ist Mitte 2013 abgelaufen, Art. 18a Abs. 13 BayGO.

Auch das im Koalitionsvertrag zwischen CSU und Freien Wählern für die Legislaturperiode 2023 bis 2028 vom 24. Oktober 2023 vereinbarte Moratorium steht der weiteren Umsetzung des 98. ÄPFB nicht entgegen. Es legt lediglich fest, dass während der laufenden Legislaturperiode mit der Ausführungsplanung für den Bau der 3. Start- und Landebahn nicht begonnen, damit ein Teil der planfestgestellten Maßnahmen befristet „nicht weiterverfolgt“ wird. Eine „Projektaufgabe“ oder dauerhafte Zurückstellung wurde gerade nicht festgelegt. Alle bisher auf der Grundlage des 98. ÄPFB realisierten Maßnahmen in einem Umfang von rd. € 475 Mio. wurden von den Gesellschaftern der FMG freigegeben. Der Landtag hat nicht nur den Dringlichkeitsantrag der Fraktion der Grünen abgelehnt [LT-Drucksache 18/23295; vgl. oben Kap. D.II.1], sondern sich in der Änderungsverordnung zum LEP Bayern 2023 ausdrücklich zur Fortgeltung der Ziff. 4.5.1 bekannt [vgl. oben Kap. D.II.2 und C.III.].

## Art. 18a Bürgerbegehren und Bürgerentscheid

(13) <sup>1</sup>Der Bürgerentscheid hat die Wirkung eines Beschlusses des Gemeinderats.

Antrag FMG

### E. Fazit

Der Feststellungsantrag ist zulässig und begründet, sodass festzustellen ist, dass mit der Durchführung des 98. ÄPFB begonnen worden ist und dieser damit nach § 9 Abs. 3 LuftVG nicht mit Ablauf des 04. März 2026 außer Kraft tritt.

„Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern erlässt folgenden Bescheid:

- 1. Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 31.05.2024 wird festgestellt, dass die FMG mit der Durchführung des „Planfeststellungsbeschlusses für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen“ vom 05.07.2011, Az. 25-30-3721.1-MUC-5-07, (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München – 98. ÄPFB) i. S. v. § 9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) begonnen hat.**
- 2. Ziffer 1 hat zur Folge, dass der 98. ÄPFB nach § 9 Abs. 3 LuftVG nicht mehr mit Ablauf von zehn Jahren nach Eintritt von dessen Unanfechtbarkeit außer Kraft tritt.“**

„Die FMG hat zu keinem Zeitpunkt verlautbaren lassen, dass sie an der Verwirklichung des Gesamtprojekts nicht weiter festhält, was auch dadurch zum Ausdruck kommt, dass der Ausbau des Straßennetzes im Osten auf den neu planfestgestellten, an die luftseitige Zuwegung der 3. Start- und Landebahn angepassten, Trassen erfolgt und die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels nach Osten ohne Blick auf das Gesamtprojekt nicht erforderlich gewesen wäre.“

Für Staatsminister Florian Herrmann (CSU) ist die Entscheidung der Regierung kein Drama. Er sehe das in erster Linie als juristischen Vorgang, der klären soll, ob die Frist für den PFB 2026 auslaufe. **Das könne er aus Sicht der FMG sogar verstehen, die ja viel Zeit und Geld investiert habe.** Aus politischer Sicht ändere sich nichts, so Herrmann: Die Startbahn werde bis 2028 nicht gebaut, das im Koalitionsvertrag festgeschriebene Moratorium gelte.

Interpretationen, dass die von der FMG für ihre Sichtweise angeführten Maßnahmen wie S-Bahn-Tunnel und Erschließungsstraßenbau gegen das Moratorium verstießen, könne er „null verstehen“, betonte Herrmann. Jammern, dass die Schienen- und Straßenanbindung zu schlecht sei, und diese dann verhindern wollen, da säge man doch den Ast ab, auf dem man sitzt. (FT, 221024)



# Medieninformation **Nr. 338**

---

Freising, den 20.11.2024

## **Landkreis Freising klagt in einem Klagebündnis gegen Ewigkeitsbescheid des Luftamts Südbayern zur 3. Start- und Landebahn des Münchner Flughafens**

Der Landkreis Freising hat heute beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof Klage gegen den Bescheid des Luftamts Südbayern vom 30. September 2024 erhoben. Mit dem Bescheid wurde festgestellt, dass die Flughafen München GmbH (FMG) innerhalb der dafür geltenden Frist von zehn Jahren mit der Durchführung des Planfeststellungsbeschlusses zur Erweiterung des Flughafens um eine 3. Start- und Landebahn begonnen habe und der Planfeststellungsbeschluss daher nicht nach Ablauf der gesetzlichen Frist außer Kraft trete, sondern auf unbestimmte Zeit fortgelte („Ewigkeitsbescheid“).

Mit dem Landkreis klagen gemeinsam die Stadt Freising, die Gemeinde Berglern sowie fünf in ihrem Eigentum betroffene Privatpersonen. Das Klagebündnis hat Rechtsanwalt Prof. Dr. Remo Klinger aus der Berliner Kanzlei Geulen & Klinger mit der Prozessvertretung beauftragt.



### **MÜNCHNER FLUGHAFEN: BN REICHT KLAGE GEGEN EWIGES BAURECHT FÜR DIE 3. STARTBAHN EIN**

Der BUND Naturschutz in Bayern hat heute (20.11.2024) beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof Klage erhoben gegen den Bescheid des Luftamts Südbayern, mit dem ein dauerhaftes Baurecht für die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München festgestellt wurde.

Für den 98. ÄPFG gilt nach  
wie vor:

**Am 4. März 2026 läuft das  
Mindesthaltbarkeitsdatum ab!**



# Regierung von Oberbayern

Änderungsplanfeststellungsbeschluß

für den  
Flughafen München

Nr. 315 F - 98/0-1

München, 07. Juni 1984

## II. Planänderungsanträge und Antragsunterlagen

Mit Schreiben vom 16.10.1981 verzichtete die FMG zur Verringerung des Flächenbedarfes des Flughafens gegenüber der Regierung auf die Realisierung der S/L-Bahn 3 und des dafür einschließlich des eigenen Abfertigungsbereiches der Allgemeinen Luftfahrt benötigten Geländes sowie unter Berücksichtigung der Teilaufhebungen des Planfeststellungsbeschlusses durch das Urteil des VG München vom 27.05.1981 auf weitere Geländeteile (eingeschränkt planfestgestellte ehemalige Vorbehaltsfläche Ost, Teile der östlichen Sicherheitsfläche vor der S/L-Bahn 2, Feuerwehrübungsplatz). Als Folge der Verzichtserklärungen und der inzwischen rechtskräftig gewordenen Teilaufhebungen des PFB durch das VG München beantragte die FMG die ihren Erklärungen und Anträgen entsprechende Änderung des PFB.

Die Planänderungsanträge beziehen sich im wesentlichen auf die

### Aufhebung

- der S/L-Bahn 3 einschließlich der zugehörigen flugbetrieblichen Anlagen (Rollbahnen, Vorfelder, Flugsicherungsanlagen), der sie umgebenden Sicherheitsflächen und der Abfertigungsanlagen für die Allgemeine Luftfahrt sowie die dafür erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen (entfallende Fläche: 235 ha)

## **Koalitionsvereinbarung für die Stadtratsperiode 2020 – 2026 zwischen Oberbürgermeister Dieter Reiter, den Münchner Parteien SPD und Die Grünen, der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste und der Fraktionsgemeinschaft SPD/VoltFlughafen**

Wir stehen klar zum Ergebnis des Bürgerentscheids und lehnen den Bau einer dritten Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ab.

## **Koalitionsvertrag für die Legislaturperioden 2018 – 2023 und 2023 - 2028**

Über die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München gibt es unter den Koalitionspartnern unterschiedliche Auffassungen. Die Planungen für deren Bau werden daher während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt.

## **Ministerpräsident Söder:**

Zur neu aufgeflamnten Startbahn-Debatte sagte Söder, das unbefristete Baurecht sei „eine rein rechtliche Frage und hat nichts mit politischer Planung zu tun. Es bleibt dabei: **In meiner Amtszeit wird keine dritte Startbahn gebaut.**“ (FT 231024)

Söder kündigt lange Amtszeit an: Söder bekräftigte seine Ankündigung, dass es in seiner Regierungszeit keine dritte Startbahn geben werde. "Die Aussage bleibt", unterstrich der Regierungschef: "Und Sie werden noch sehr, sehr lange mit mir rechnen müssen." (az 251024)

# Grundstücke des BN



**Samstag, 15. Februar  
2025, 15 Uhr, Freising  
Marienplatz, Demo**