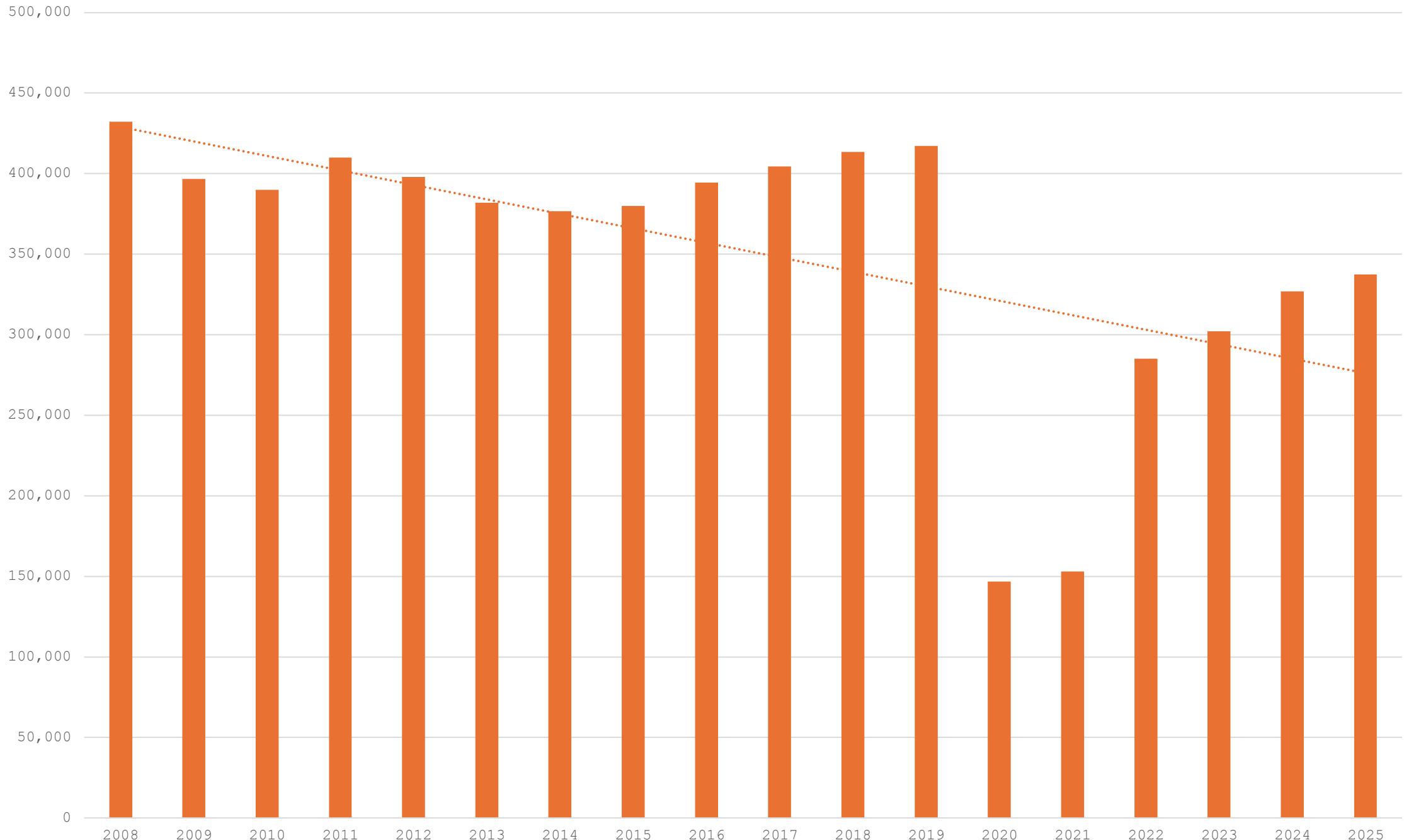


Flugbewegungen 2025

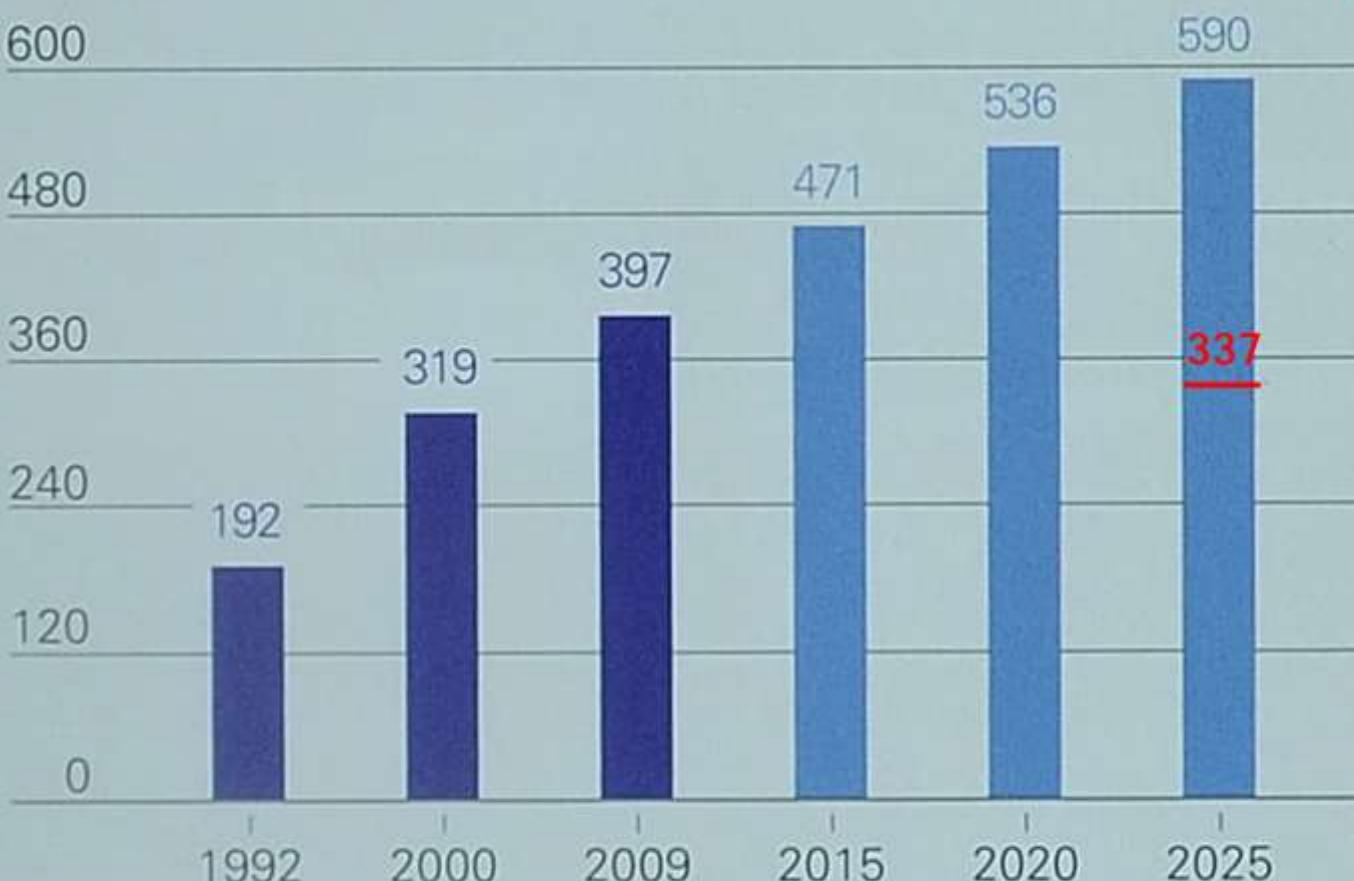
335.438 (Jan.-Dez.) 3,1 % (Vergl. 2024)
-19,1 % (Vergleich zu 2019)

Entwicklung Flugbewegungen - 18 Jahre ohne Wachstum



Selten war eine Prognose so falsch!

Bewegungen (Gesamtverkehr) in tausend Entwicklung und Bedarfsprognose bis 2025



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

Realität 2025

Prognose

- Bedarfsprognose aus 2010 (590.000 Flugbewegungen für 2025) war die Begründung für die Genehmigung der 3. Startbahn.
- Realität in 2025: 337.450 Flugbew. (Quelle: FMG)
- Trotzdem hat die Reg. V. Obb. den Bescheid zum ewigen Baurecht erlassen!

Dem Genehmigungsbescheid (98. ÄPFB) aus dem Jahr 2011 liegt die Bedarfsprognose der Firma Intraplan zugrunde. Diese hat für 2025 590.000 Flugbewegungen prognostiziert. Tatsächlich waren es 337.438. Selten war eine Prognose so falsch wie diese.

Man hat sich aber vorausschauend abgesichert: „Eine Prognose wird nämlich nicht generell dadurch in Zweifel gezogen, dass sich die Dinge anders entwickeln als prognostiziert.“ (ÄPFB S. 674).

Flugbewegungen am Flughafen München: Prognosen und Realität

Prognosen der FMG für die 3. Bahn (planfestgestellt, gerichtlich festgestellt),
Realität, Kapazität des 2-Bahn-Systems

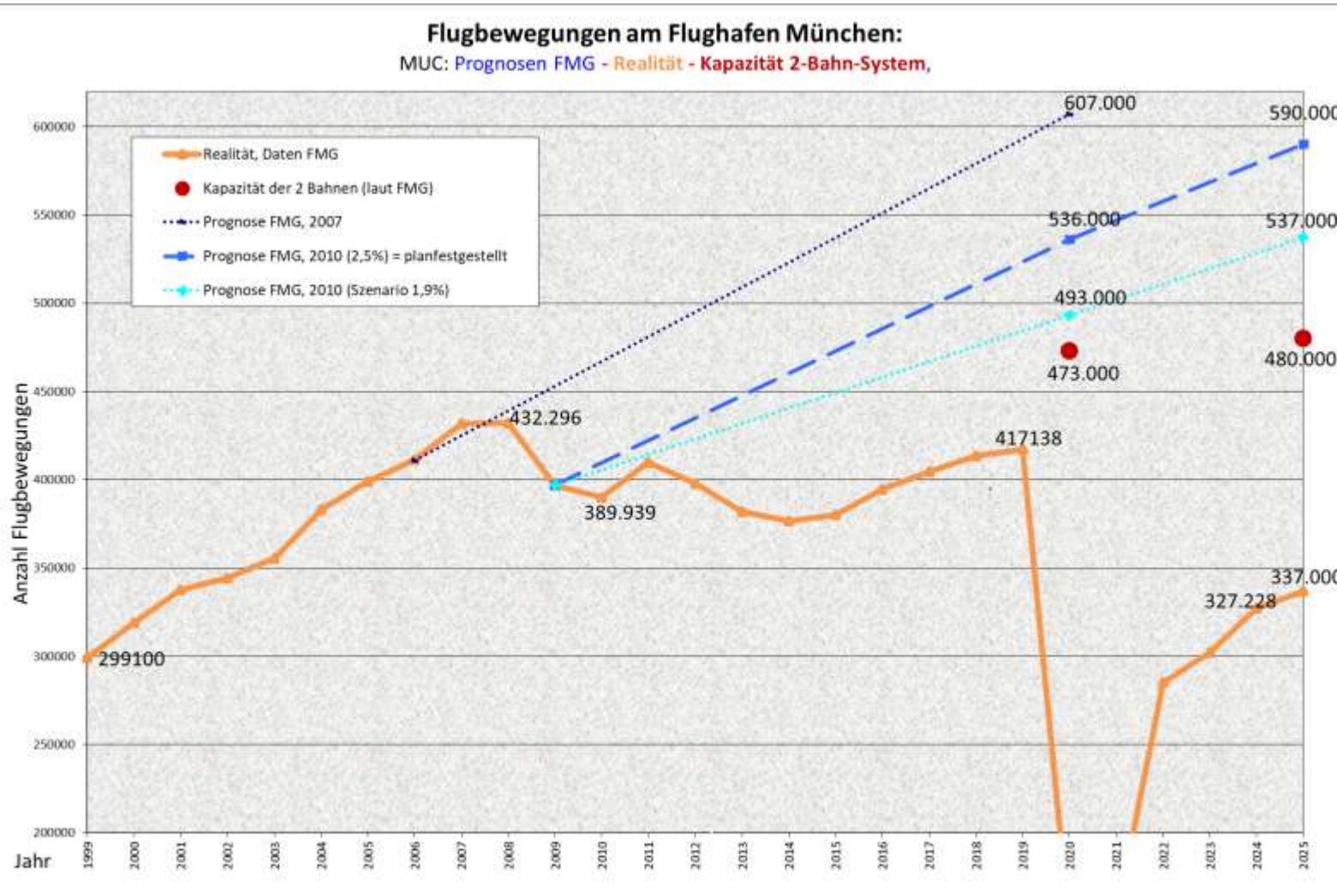


Quellen: ausschließlich von der FMG veröffentlichte Daten:

FMG-Prognosen für den Flughafen München von **Intraplan** im Planfeststellungsverfahren: [Grundlage Planfeststellungsbeschluss: Prognose Basis-Szenario 2025](#)

(Wachstum Flugbewegungen 2009-2025 um 2,5% p.a.), Prognosenullfall 2025 = praktische Kapazität des 2-Bahn-Systems laut FMG, **Realität** Flugbewegungen.

Aktualisierte Auswertung durch BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN), Pettenkoferstraße 10a/l, 80336 München. Stand Januar 2026



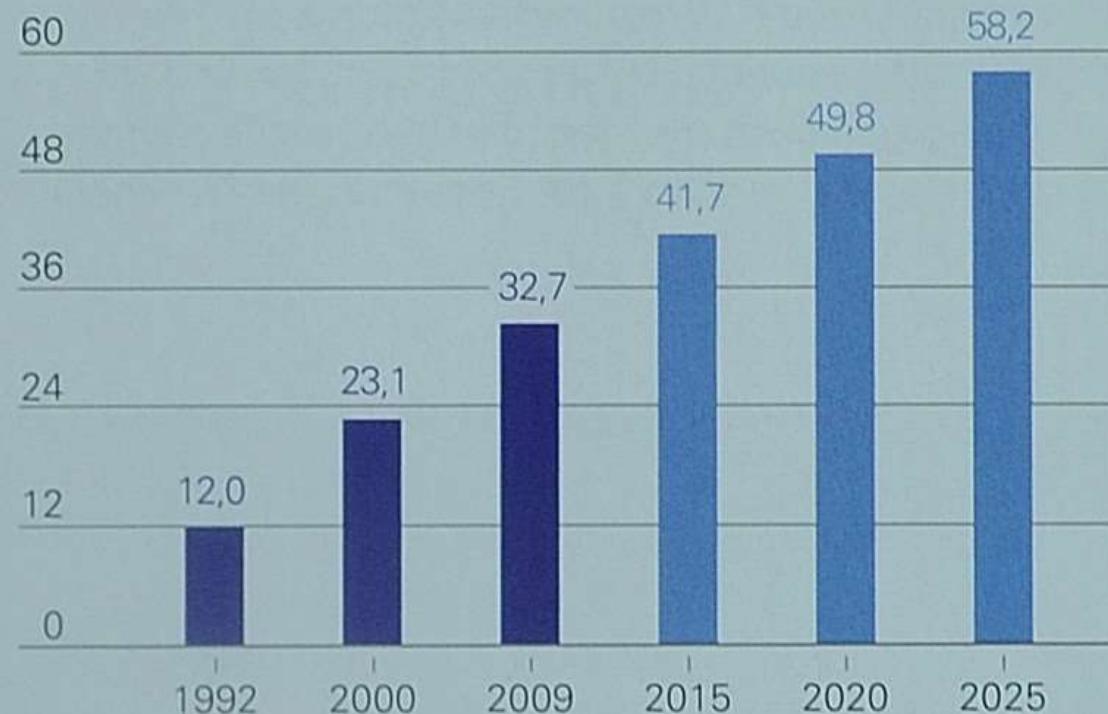
Passagiere 2025:

43.405.600 (Jan.-Dez.) 4,4 % (2024)
-9,5 % (Vergleich zu 2019)

Inland: 6.104.164 (Jan.-Dez.)
-36,4 % (Vergleich zu 2019)

Ausland: 37.274.455 (Jan.-Dez.)
-2,7 % (Vergleich zu 2019)

Passagieraufkommen in Millionen
Entwicklung und Bedarfsprognose bis 2025



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

TOP 4 Ausweisung von Lärmschutzbereichen für den Flughafen München: Sachstandsbericht

- 4.1 Rechtliche Grundlagen und Arbeitsabläufe (StMB)
- 4.2 Ermittlung der Lärmschutzbereiche
 - Datenerfassungssystem DES
 - o Flughafenlayout (FMG)
 - o Luftverkehrsprognose 2033 (Intraplan)
 - o Daten zur Flugverfahren und Flugstrecken (DFS)
 - Qualitätssicherung

Vorsitzender: Helmut Petz, Landrat des Landkreises Freising, Landshuter Straße 31, 85356 Freising,
Tel. (08161) 600- 300 00, E-Mail: helmut.petz@kreis-fs.de

- o Luftverkehrsprognose 2033 und DES (Avia Consult)
 - o DES (UBA)
 - Berechnung und Kartierung: Vorstellung der Lärmkonturen (Avia Consult)
- 4.3 Weiteres Vorgehen: Rechtsverordnung der Bayerischen Staatsregierung

Sehr geehrter Herr Landrat,
sehr geehrte Mitglieder der Fluglärmkommission,

leider ist kurzfristig weiterer Abstimmungsbedarf im Verfahren zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs aufgetreten, den wir diese Woche nicht mehr klären können. Wir bitten daher, den TOP 4 von der Tagesordnung der Sitzung am 21.10. abzusetzen. **Zu gegebener Zeit** werden wir auf Sie zur Vorstellung des Verfahrensstandes bzw. der Ergebnisse zukommen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Ute Schinner-Stör

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Referat 56

Ergebnis der Passagierprognose FRA

Fluggäste FRA – Prognosejahr 2033



+ starke Nachfrage(-erholung) im Einzugsgebiet FRA, gedämpft durch

(-) starke Preissteigerungen (real Ø +16% ggü. 2019 zzgl. Inflation)
(-) innerdeutsch reduziertes Aufkommen (Mobilitätsverhalten)

+ sukzessive Angebotsentwicklung von LH am Standort FRA

→ Nutzung infolge IBN T3 freiwerdender Kapazitäten
→ FRA festigt seine Position als primärer Hub-Standort auch im Vergleich zu MUC, mit weiterhin hohem Umsteigeraufkommen (49%)

- Schienenverkehrsausbau

→ parallel zu Feeder-Flugaufkommen weiterhin tendenziell zunehmende Nutzung von „Zug-zum-Flug“
(+) Erweiterung des landseitigen Einzugsgebiets
(-) Verlust an (statistisch doppelt erfassten) Umsteigern
→ S21 ohne Neubaustrecke (NBS) Frankfurt-Mannheim
(+) Bessere Erreichbarkeit FRA über Stuttgart hinaus
(-) STR gewinnt Verkehre durch deutlich aufgewertete Bahnansbindung

» sukzessiver Ausbau des Flugangebots der LH ab FRA
→ Festigung des primären LH Hubs FRA (auch ggü. MUC)
→ sich weiter verbessertes Direktflugangebot für die ab FRA starke Nachfrage (auch Interkont) wird ermöglicht

» auf hohem Niveau geringfügig rückläufiger Umsteigeranteil dämpft den erwarteten Fluggastzuwachs aber nicht die Zahl der über FRA Reisenden



2025 wurden 337.438 Bewegungen erreicht.

Die Wachstumsrate 2025 betrug 3,1 % p.A.

Hochgerechnet ergibt dies für 2033 431.000 Flugbewegungen.

Nach eingehender Analyse aller relevanten Entscheidungsfaktoren hat der Vorstand der Flughafen Wien AG heute beschlossen, das geplante Projekt 3. Piste nicht weiter zu verfolgen. Ungeachtet dessen kann der Flughafen Wien mit den geplanten Ausbauten der Terminalkapazität und dem bestehenden 2-Pisten-System auch in Zukunft weiterwachsen und bis zu 52 Millionen Passagiere pro Jahr abfertigen.

„Neben den auf rund zwei Milliarden massiv gestiegenen prognostizierten Baukosten haben sich auch die Rahmenbedingungen infolge der überlangen Verfahrensdauer grundlegend geändert. So wurden im Jahr 2005 pro Flugbewegung 71 Passagiere befördert, 2024 waren es durch den Einsatz größerer Flugzeuge bereits 139 Passagiere, was den Druck auf die Pistenkapazität mildert.“

„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.****

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof



per E-Mail

München, 30. Juli 2025

Pressemitteilung

Planfeststellungsbeschluss zum Bau der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München erlischt nicht im März 2026

Mit Urteil vom heutigen Tag hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Klagen von insgesamt 8 Klägern (darunter der Bund Naturschutz in Bayern e.V.) gegen die Feststellung der Regierung von Oberbayern, dass mit der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zum Bau der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München bereits begonnen wurde, abgewiesen.

3. Start- und Landebahn – Kapazitätserweiterung Planfeststellungsbeschluss und weitere Schritte

Die Gesellschafterversammlung beschließt einstimmig:

1. Die Gesellschafterversammlung begrüßt den positiven Planfeststellungsbeschluss für die 3. Start- und Landebahn einschließlich der mit diesem Planfeststellungsbeschluss zum Schutz der Betroffenen und der Umgebung des Verkehrsflughafens München diesem Planfeststellungsbeschluss verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen und nimmt diesen zur Kenntnis.
 2. Die Gesellschafterversammlung stellt fest, dass der Planfeststellungsbeschluss den Bedarf und die Notwendigkeit der dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München nach eingehender Überprüfung durch die Regierung von Oberbayern bestätigt hat. Die zügige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses ist erforderlich, um bereits bestehende und sich verschärfende Kapazitätsengpässe beseitigen und das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf dem Verkehrsflughafen München bewältigen zu können. Die zügige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses sichert das Luftverkehrsdrehkreuz München in seinem Bestand und in seiner weiteren Entwicklung mit allen positiven volkswirtschaftlichen Folgewirkungen.
- 6. Die Gesellschafterversammlung stimmt weiter zu, die Geschäftsführung zu ermächtigen, zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins Winterflugplan 2015/16 die für den Baubeginn notwendigen und vorlaufenden Maßnahmen zur Umsetzung in die Wege zu leiten.**

Niederschrift über die 138. Gesellschafterversammlung am 5. Juli 2012

Antrag Nr. 1: Die FMG verfolgt den im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 5. Juli 2012 fest- gestellten Bau einer 3. Start-/Landebahn am Verkehrsflughafen München nicht weiter. Die Geschäftsführung wird beauftragt, dies auch gegenüber der Regierung von Oberbayern verbindlich zu erklären.

Die Gesellschafterversammlung lehnt die Anträge der Stadt München mit den Stimmen des Freistaates und des Bundes ab

3.1 Sachstand nach den Bürgerentscheiden – Diskussion

Im Hinblick auf den Ausgang des Bürgerentscheids am 17. Juni 2012, in dem die Stadt München als Gesellschafter der FMG dazu verpflichtet wird, alle Mittel auszuschöpfen, um den Bau der 3. Start- und Landebahn zu verhindern, stellt Herr Reiter nach Abstimmung mit der Rechtsabteilung der Stadt folgende Anträge:

-2-

Antrag Nr. 1:
Die FMG verfolgt den im Pflanzfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 5. Juli 2012 festgestellten Bau einer 3. Start-Landebahn am Verkehrsflughafen München nicht weiter. Die Geschäftsführung wird beauftragt, dies auch gegenüber der Regierung von Oberbayern verbindlich zu erklären.

Antrag Nr. 2:
Von der FMG ist eine aktualisierte Mittelfristplanung vorzulegen, welche die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der FMG in den kommenden Jahren ohne den Bau einer 3. Start-Landebahn und unter Ausschöpfung sämtlicher Optimierungsmaßnahmen darstellt. Die von der Gesellschafterversammlung in ihrer Sitzung am 16. September 2011 zur Kenntnis genommene Mittel-/Langfristplanung (Stand August 2011) ist daher von der FMG zu überarbeiten und den Aufsichtsgremien in der Wintersitzung 2012 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Antrag Nr. 3:
Sämtliche, bereits erteilte Planungsaufträge im Zusammenhang mit dem Bau der 3. Start-Landebahn und evtl. Vorbereitungen hierzu, sind von der Geschäftsführung der FMG sofort zu stoppen.

Antrag Nr. 4:
Sämtliche, in der Bilanz 2011 gebildete Rückstellungen, welche im Zusammenhang mit der 3. Start-Landebahn stehen – insbesondere die Rückstellungsbildung für den Umlauffonds – sind ergebniswirksam aufzulösen.

Die Gesellschafterversammlung lehnt die Anträge der Stadt München mit den Stimmen des Freistaats und des Bundes ab.

„Staatsminister Dr. Söder erklärt, dass der Freistaat diese Anträge nicht unterstützen werde. Eine völlige Aufgabe des Projektes 3. Start- und Landebahn wäre ein schwerer Fehler mit hohem Schaden für das Unternehmen, wenn man nunmehr im Gegensatz zu früheren Entscheidungen das Verfahren und die Planungen beenden würde. Selbst OB Ude werde in der Presse zitiert, dass es vorstellbar sei, dass über die 3. Start- und Landebahn zu einem späteren Zeitpunkt nochmals ein Bürgerentscheid erfolge und eine gegenteilige Entscheidung ergehe.

Um somit einem späteren Volkswillen nicht vorzugreifen beziehungsweise endgültige Tatsachen zu schaffen, seien auch aus diesem Grund die Anträge der Stadt München abzulehnen. Staatsminister Dr. Söder stellt folgenden Gegenantrag: Von der FMG ist eine aktualisierte Mittelfristplanung vorzulegen, welche die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der FMG in den kommenden Jahren bei zeitlicher Verzögerung des Baus einer 3. Start- und Landebahn von mehreren Jahren und unter Ausschöpfung sämtlicher Optimierungsmaßnahmen darstellt.

Gegenantrag Söder so beschlossen gegen die Stimme der LHM

RN 99 Auf den Einwand der Kläger, die Aussagen seien durch die Realität überholt worden, kommt es nicht an. Auch ist die Frage unerheblich, welche von den in TOP 2 Nr. 6 des Beschlusses vom 16. September 2011 genannten Maßnahmen tatsächlich durchgeführt worden sind. (cc) **Ein gegenläufiger Beschluss zur Aufhebung der Zustimmung nach § 12 Abs. 1 Buchst. c, Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags ist im Anschluss an die Beschlussfassung vom 16. September 2011 nicht mehr erfolgt. Dies ergibt sich aus dem glaubhaften Vortrag des Generalbevollmächtigten der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung, dass es bei der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung aus dem Jahr 2011 verblieben ist. Dafür, dass die Beigeladene in einer Gesellschafterversammlung ihre Zustimmung nach § 12 Abs. 1 Buchst. c, Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags wieder rückgängig gemacht hätte, bestehen auch sonst keinerlei greifbare Anhaltpunkte.** Die Beigeladene hat im Gegenteil nach dem vorgelegten Auszug aus der Niederschrift über die 138. Gesellschafterversammlung am 5. Juli 2012 im Anschluss an den – auf den Bau der dritten Start- und Landebahn selbst beschränkten – Bürgerentscheid der Landeshauptstadt München vom 17. Juni 2012 die Anträge der Stadt zum Vollzug des Bürgerentscheids abgelehnt, den Bau einer dritten Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München nicht weiter zu verfolgen, die Mittel- und Langfristplanung zu überarbeiten und das Projekt zu streichen sowie die weiteren Vorbereitungen sofort zu stoppen (vgl. Anträge unter TOP 3). Aus dem Umstand, dass die Beigeladene infolge der teilweisen Schwärzung der Niederschrift über die 138. Gesellschafterversammlung am 5. Juli 2012 nicht offenbart hat, ob neben der Ablehnung der Anträge eine weitere Beschlussfassung erfolgt ist, kann angesichts der den Satz einleitenden eindeutigen Ablehnung ausgeschlossen werden, der Beschluss vom 16. September 2011 sei wieder aufgehoben und der Bau der dritten Start- und Landebahn aufgegeben worden.

erst stabil
da mit hoher
Wipfel mit nur wenigen gelistet

Prämissen für Investitionen

| Prämissen | LFP 2023-30 | LFP 2024-35 |
|------------|---|--|
| [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED] |
| 3. Bahn | <ul style="list-style-type: none">• IBB: 2035• Investitionsvolumen: 2,5 Mrd. € [inkl. Umlauffonds] | <ul style="list-style-type: none">• Analog - Anerkennung: Im Betrachtungszeitraum der LFP kommt es zu einem Mittelabfluss für die 3. Bahn in Höhe von ca. 1,5 Mrd. € <p>(120 Mio-1761 1 Mrd für Verlust)</p> |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED] |

Die FMG kalkuliert übrigens bereits mit dem Ende der Amtszeit von Ministerpräsident Söder: Im Protokoll der Gesellschafterversammlung vom 7.12.2023 heißt es, die 2020 seitens der Staatsregierung geäußerte Absicht, die 3. Startbahn nicht während der Amtszeit von MP Söder zu bauen, ist durch die Inbetriebnahme im Jahr 2035 berücksichtigt. In der Langfristplanung 2024 bis 2035 sind für die 3. Startbahn 1,5 Milliarden Euro vorgesehen. Beginnend mit dem Jahr 2028 (Nächste Landtagswahl) sollen diese Geldmittel in den Haushalt der FMG eingestellt werden.

- Tabelle mit Investitionsvolumina (in Mio.) für die 3. Startbahn (ohne Umlandfonds):

2024: 2

2025: 2

2026: 2

2027: 4

2028: 19

2029: 30

2030: 59

2031: 128

2032: 253

2033: 347

2034: 363

2035: 270 (Seite 27)

- Inkl. Umlandfonds beträgt das Investitionsvolumen 2,5 Mrd., bis 2035 wird mit einem Mittelabfluss von 1,5 Mrd. gerechnet, Inbetriebnahme ist für 2035 vorgesehen (Seite 46)

Wir sind Flughafenregion

Auch der Flughafen München ist ein wichtiger Bestandteil unserer Region. Er sichert Wohlstand und Arbeitsplätze für den Landkreis Freising und ganz Bayern. Natürlich bringt er auch Belastungen für unsere Region mit sich. Ich stehe für eine gute Nachbarschaft und einen vernünftigen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen. **Und ich bin froh, dass das Damoklesschwert einer 3. Startbahn für unsere Region Geschichte ist.**

Herausforderungen von Migration begegnen



„Und ich bin froh,
dass das
Damoklesschwert
einer 3. Startbahn
für unsere Region
Geschichte ist.“

Arbeitsausschusses des Nachbarschaftsbeirats Flughafen am 19. Juli 2017

Der Vertreter der Beigeladenen teilte mit: „Zur Verbesserung der Verkehrserschließung nach Osten werden zwei Projekte angegangen, der vierstreifige Ausbau der Erdinger Allee und die Verlängerung des Bahntunnels auf dem Gelände des Flughafens München. Für beide Maßnahmen bestehe Baurecht im Rahmen des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) für eine dritte Start- und Landebahn (und Folgemaßnahmen). Die FTO werde ab Erding vierstreifig ausgebaut, was den vierstreifigen Ausbau der Erdinger Allee umso notwendiger mache.

.....

Herr Dr. Schwendner betonte, dass diese Projekte unabhängig von einer dritten Start- und Landebahn jetzt notwendig seien und allein einer besseren Verkehrserschließung des bestehenden Flughafens München dienen.“

Die vom BN, Stadt Freising, Landkreis und
Privatbetroffenen dagegen eingereichte Beschwerde
gegen die Nichtzulassung der Revision läuft noch. Ein
Entscheidungstermin ist noch nicht bekannt.

RN 131) Dem entspricht auch das von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelte Erfordernis, dass nur solche Maßnahmen für die Durchführung in Betracht kommen, bei denen deutlich zum Ausdruck kommt, dass das Vorhaben in überschaubarem Zeitraum verwirklicht werden soll. **Mit der Formulierung „überschaubarer Zeitraum“ wird regelmäßig zum Ausdruck gebracht, dass für die Prognose keine starre Frist von bestimmter Dauer maßgebend sein soll, sondern lediglich ein zeitlicher Rahmen, dessen Dauer sich nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls bestimmt. Je größer und bedeutsamer das zu verwirklichende Vorhaben ist, desto länger wird dabei der jeweilige zeitliche Rahmen im Einzelfall zu bemessen sein, nach dem eine Fertigstellung des Vorhabens erwartet werden kann.**

RN 132) Die fehlende Frist bedeutet allerdings nicht, dass eine Fertigstellung des Vorhabens unbegrenzt möglich und dem Vorhabenträger ein „Baurecht auf Ewigkeit“ eingeräumt ist, wie die Kläger befürchten. Denn Planbetroffene haben, wenn ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen wurde, endgültig aufgegeben wird, nach Art. 77 BayVwVfG einen **Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses**. Dabei kann sich die endgültige Aufgabe des Vorhabens – unabhängig von der Willensbildung beim Vorhabenträger und sogar entgegen seiner Beteuerungen – auch aus objektiven Umständen ergeben. Zudem sind die Kläger vor einer übermäßig langen Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses durch die Rechtsinstitute der Funktionslosigkeit und der Verwirkung vor Missbrauch hinreichend geschützt. Davon ist auch der Gesetzgeber ausgegangen, der angenommen hat, dass § 77 VwVfG einer übermäßig langen Geltungsdauer Grenzen setzt und dass die Rechtsinstitute der Verwirkung und von Treu und Glauben ausreichten, um einem Missbrauch im Bereich des Planfeststellungsrechts zu begegnen. Grundstücksbetroffenen steht darüber hinaus gemäß § 9 Abs. 2 LuftVG fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ein Anspruch auf Übernahme ihrer von der Enteignung betroffenen Grundstücke zu.

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

„Wir stehen klar zum Ergebnis des Bürgerentscheids und lehnen den Bau einer dritten Start- und Landebahn am Münchener Flughafen ab.“ **NEU: Kommunalprogramm 2026 SPD:** „Wir stehen unverändert zu dem Beschluss der Stadt München von 2012, wonach der Bau einer dritten Startbahn am Flughafen München abgelehnt wird.“

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:

„Kein Mensch kommt im Moment auf die Idee, und zwar auf lange, lange, lange Zeit, die 3. Startbahn zu bauen, weil wir sie weder finanzieren noch brauchen können.“ (FT 230126)

Zur neu aufgeflammteten 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)

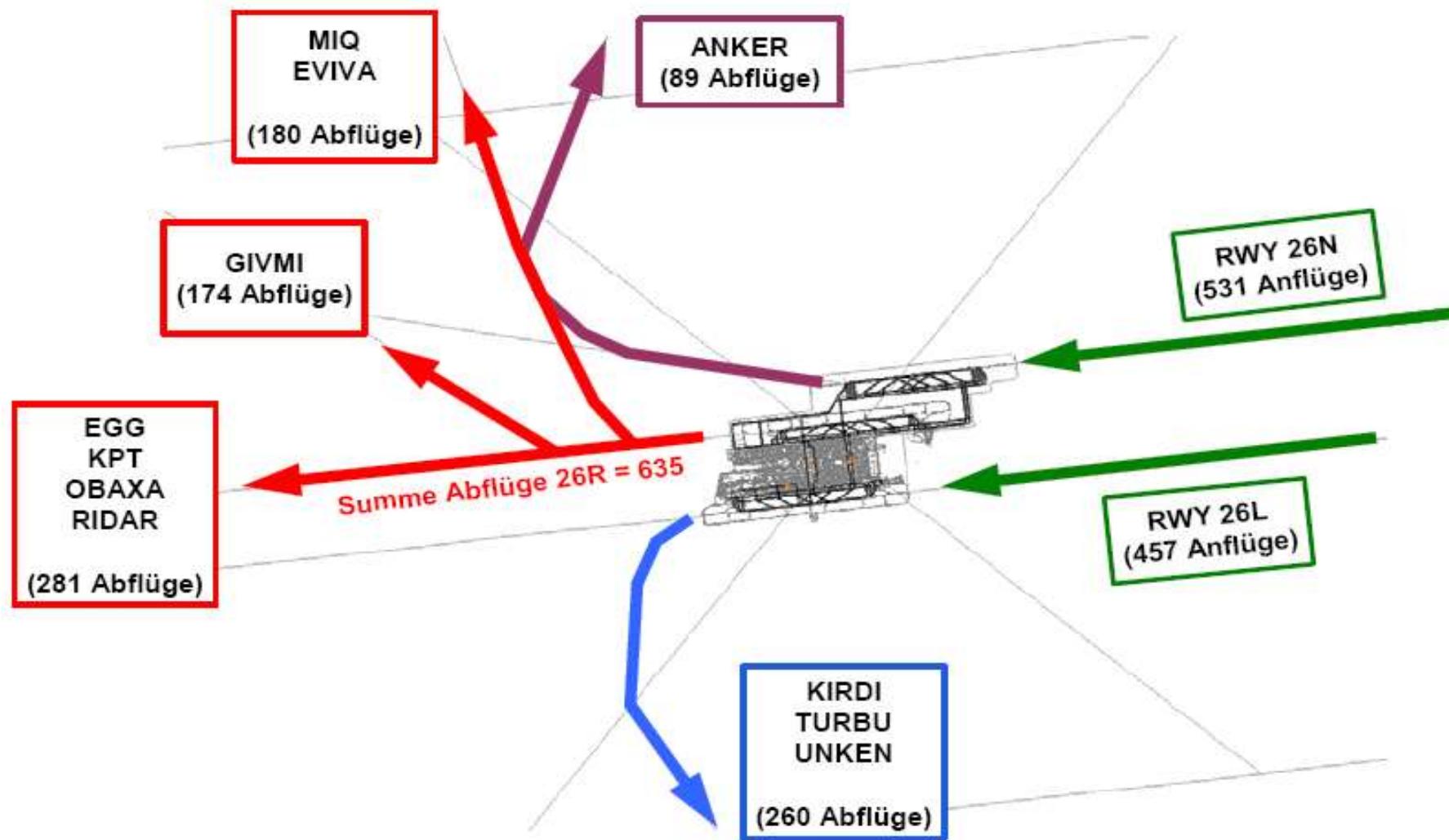


Abbildung 16: SID-Zuweisung im Simulationsflugplan der Bahnlage 5b – BR26

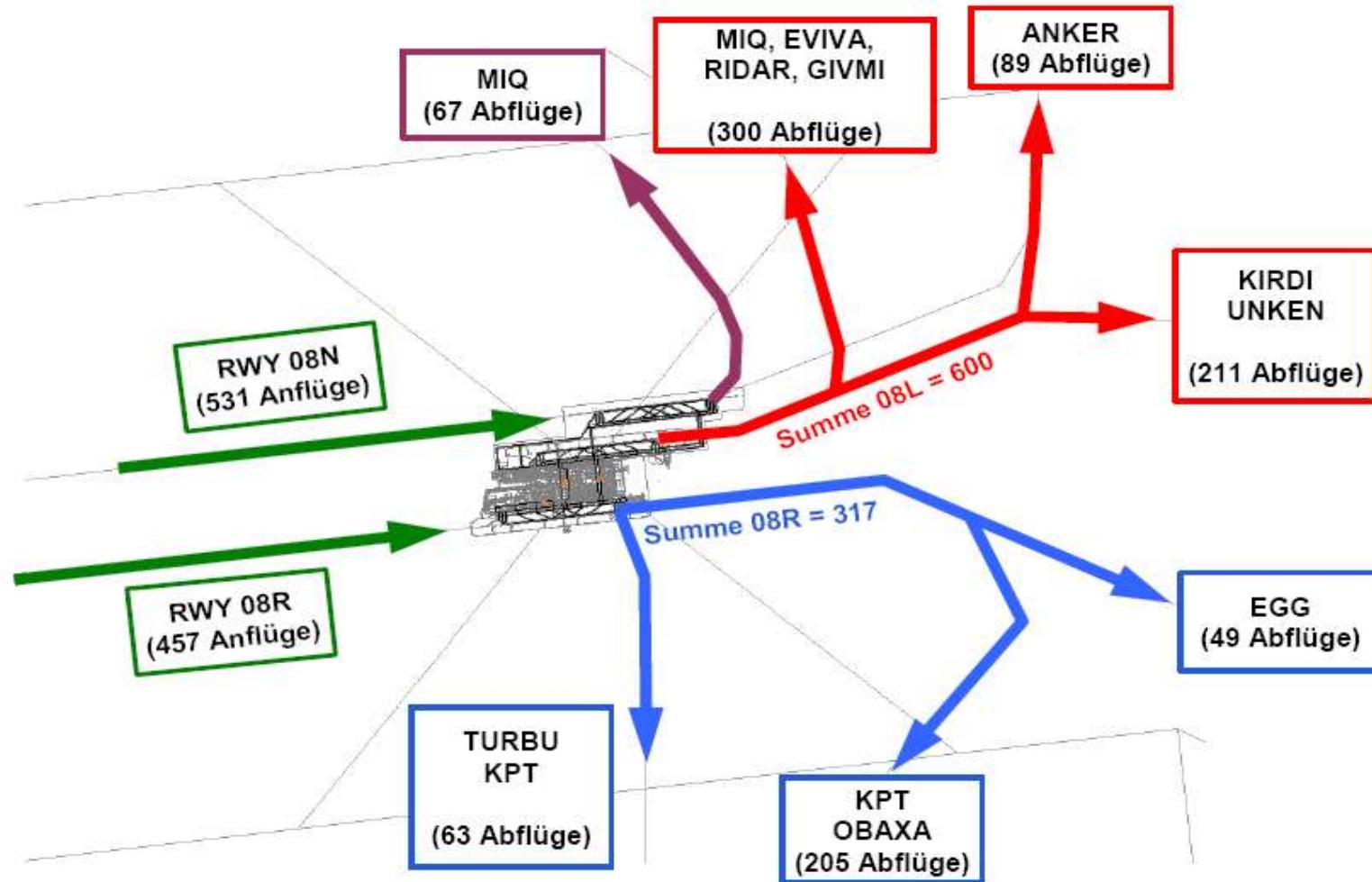


Abbildung 17: SID-Zuweisung im Simulationsflugplan der Bahnlage 5b – BR08

Sperrgrundstücke des BN



