



**Sachstand 22. 04. 2026**

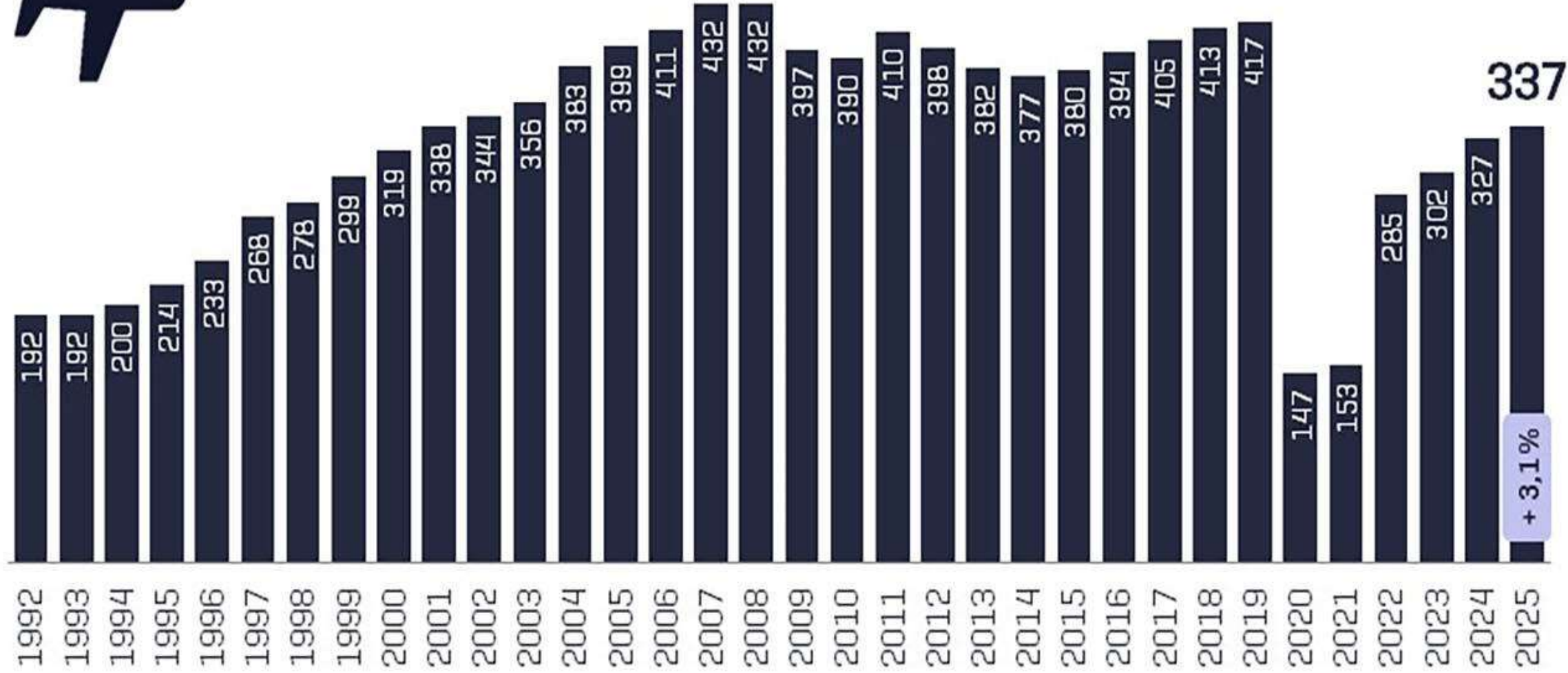
# **Flugbewegungen 2025**

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

# **Flugbewegungen 2026**

**68.157 (Jan.-März) -1,3 % (Vergl. 2024)**  
**-29,1 % (Vergleich zu 2019)**

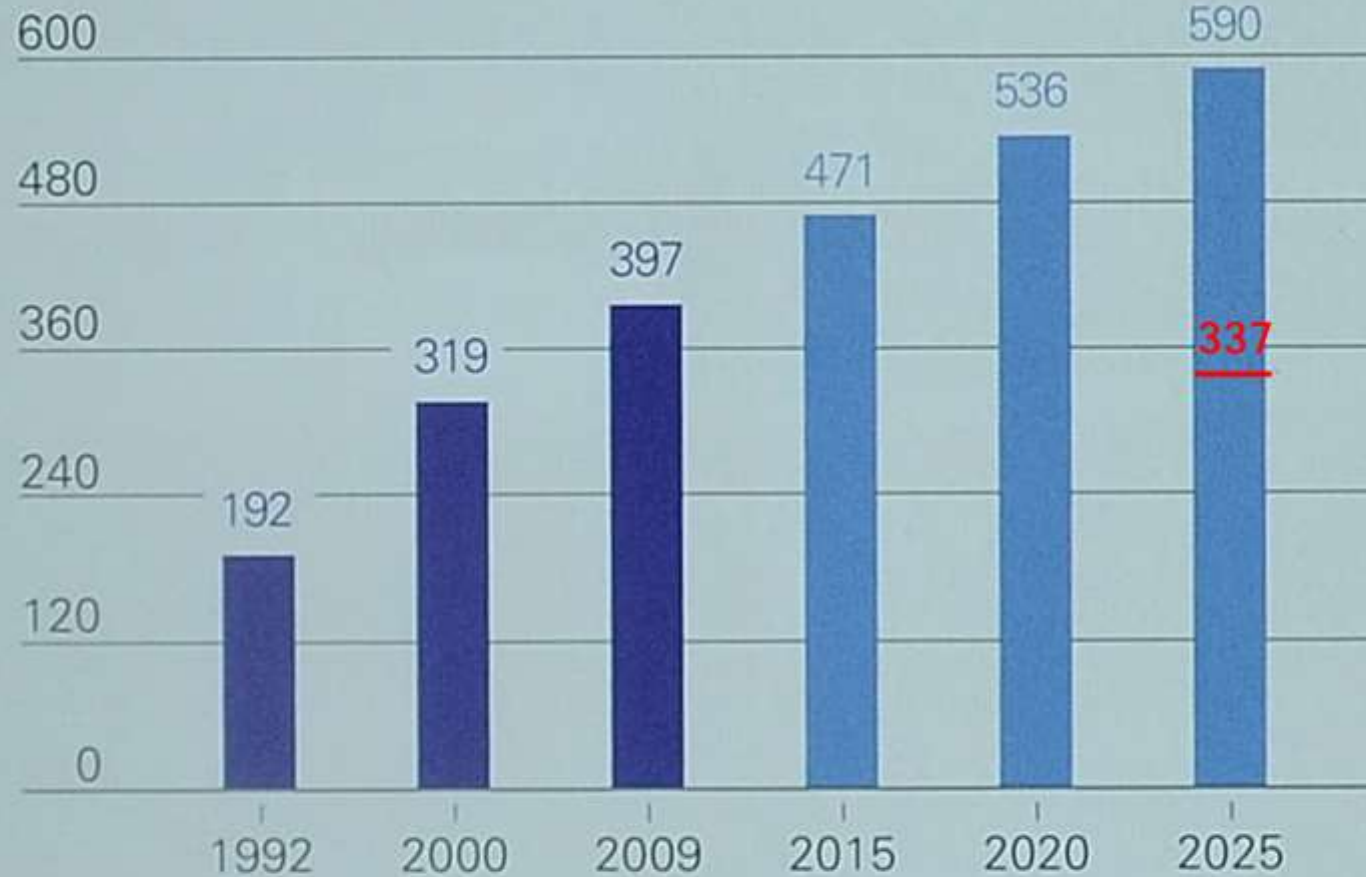
# 1992 - 2025: BEWEGUNGEN GESAMT IN TAUSEND



# Selten war eine Prognose so falsch!

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

Realität 2025



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

## 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!

## Flugbewegungen am Flughafen München: Prognosen und Realität

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

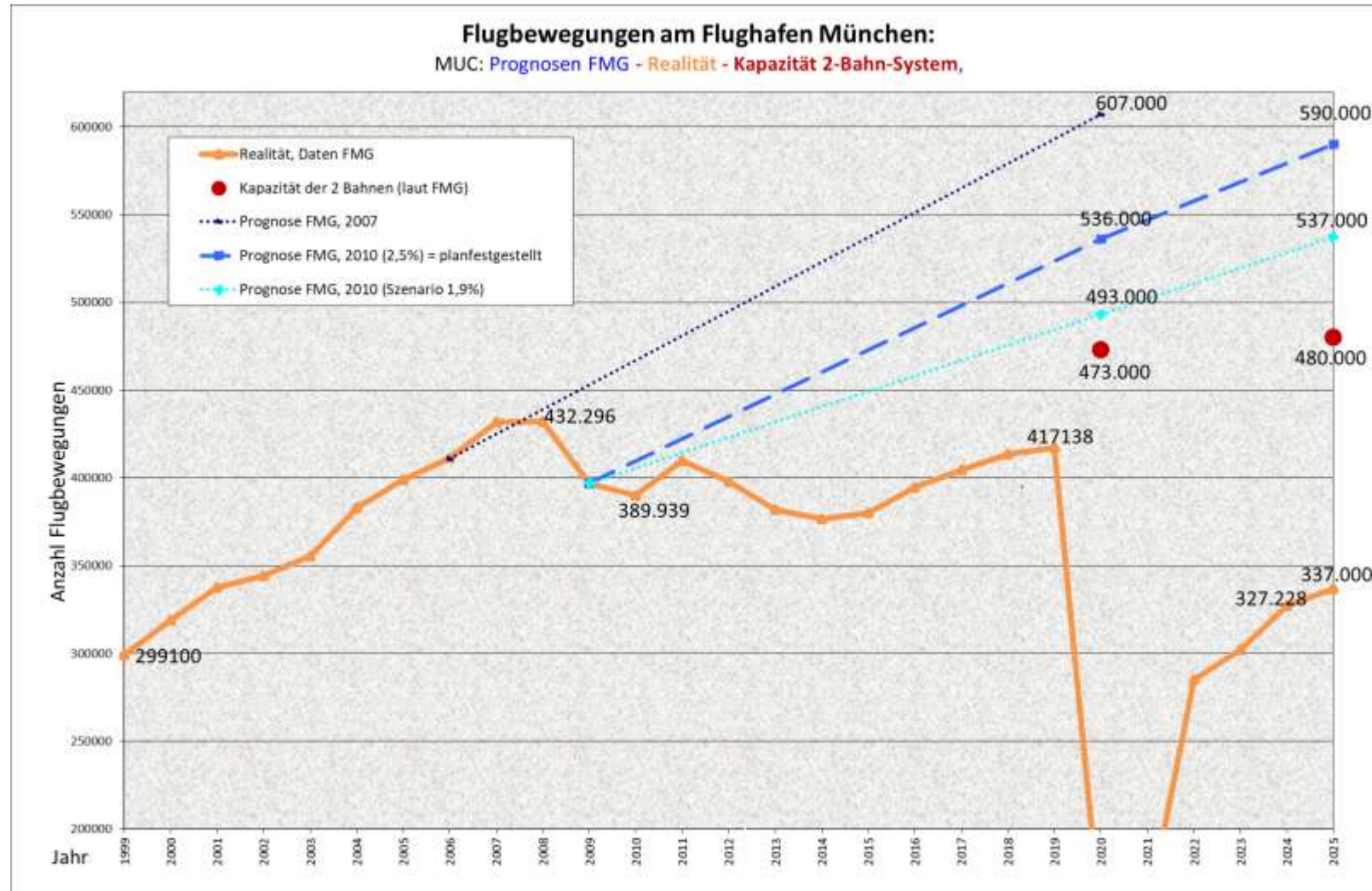


Quellen: ausschließlich von der FMG veröffentlichte Daten:

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.), **Prognose Nullfall 2025 = praktische Kapazität des 2-Bahn-Systems laut FMG, Realität** Flugbewegungen.

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



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).

# **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)**

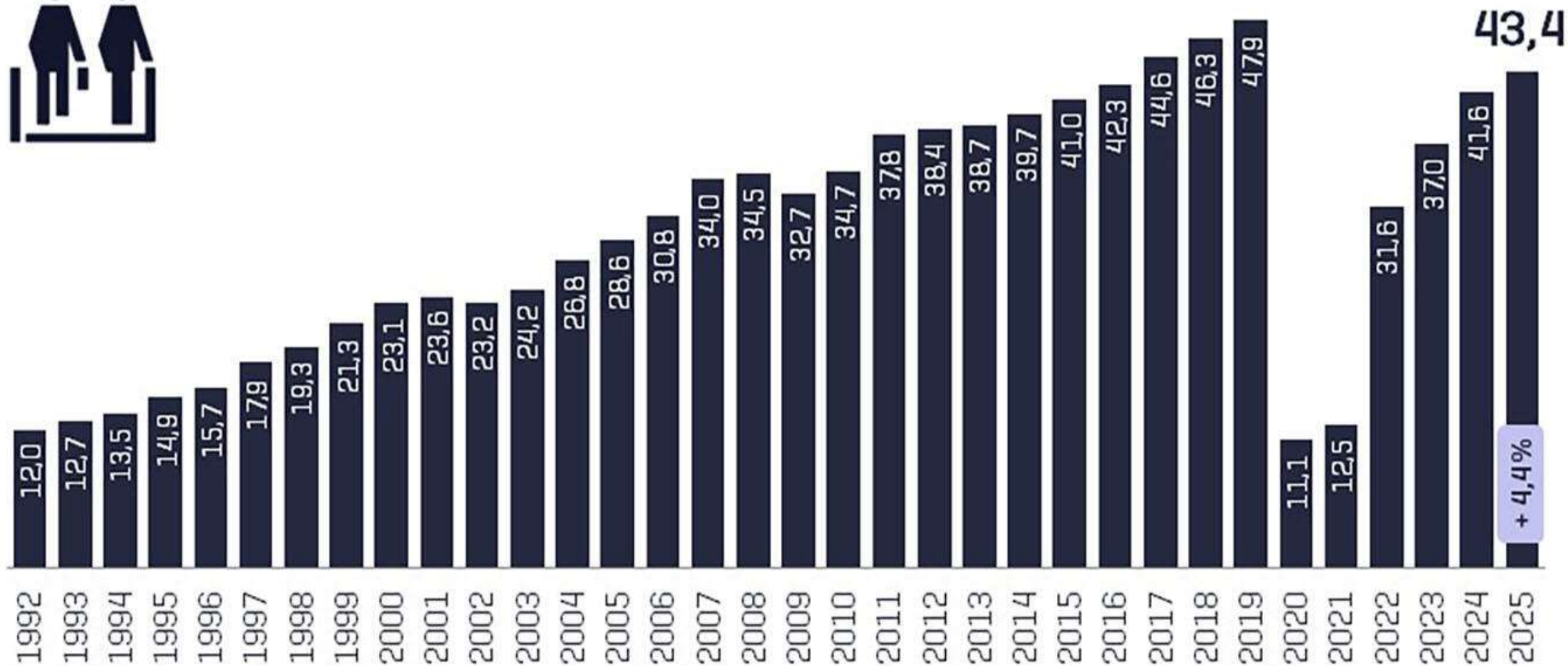
# **Passagiere 2026:**

**8.433.682 (Jan.-März) 4,2 % (2024)**  
**-15,4 % (Vergleich zu 2019)**

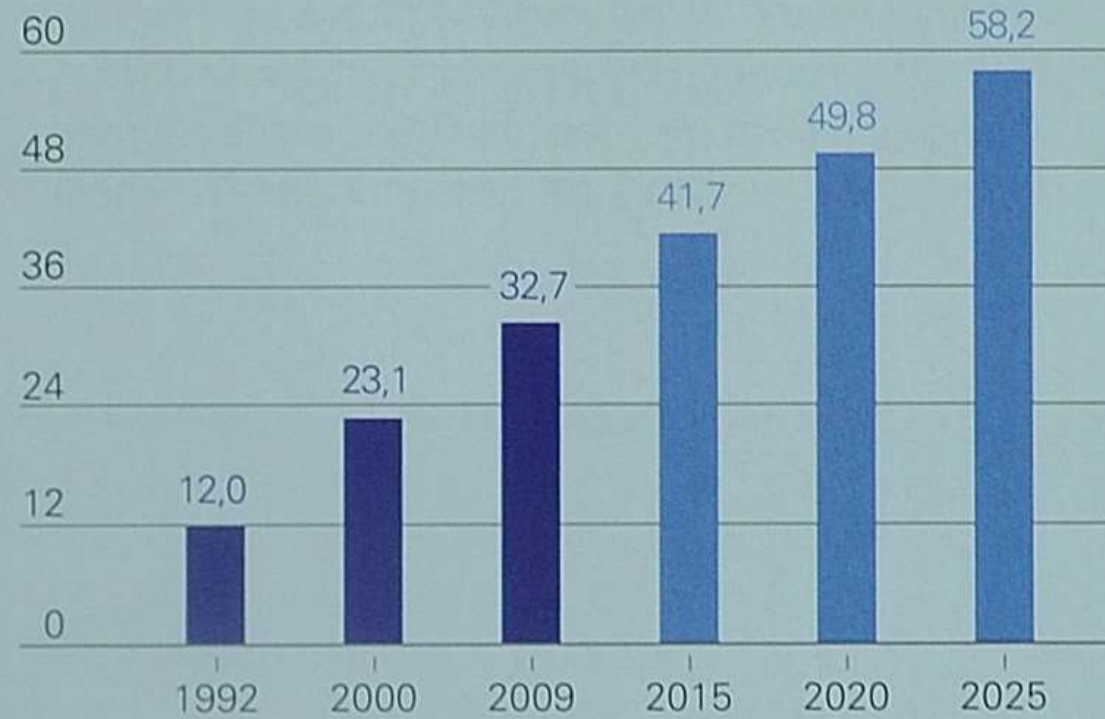
**Inland: 1.292.973 (Jan.-März)**  
**-41,6 % (Vergleich zu 2019)**

**Ausland: 7.129.705 (Jan.-März)**  
**-7,8 % (Vergleich zu 2019)**

# 1992 – 2025: GEWERBLICHE PASSAGIERE IN MILLIONEN



**Passagieraufkommen** in Millionen  
**Entwicklung und Bedarfsprognose bis 2025**



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

# **Luftfracht 2026, FMG, in Klammern 2019**

**Luftfracht: 83.529 t**

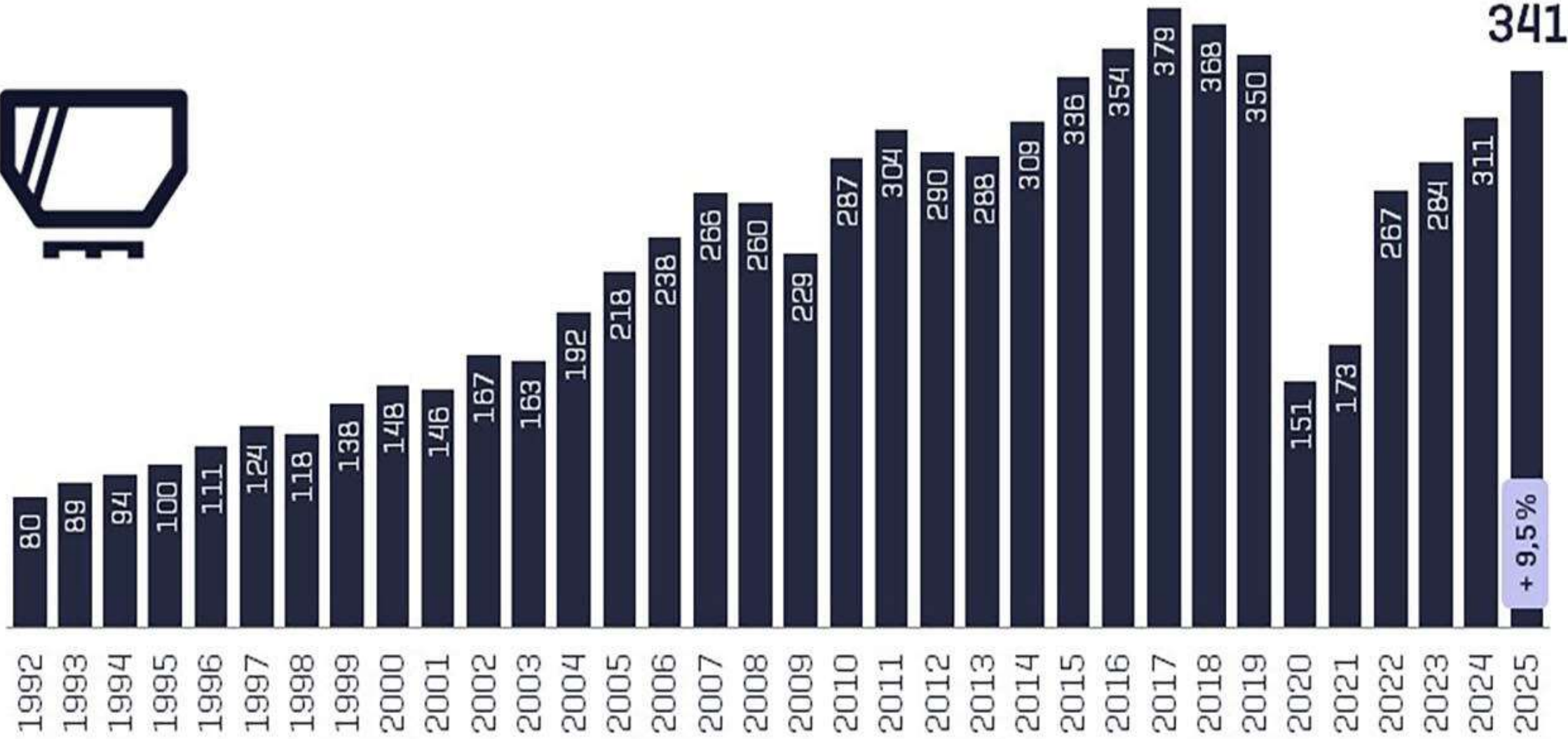
**Jan.-März: 5,3 % (2025), 2,3 % (2019)**

**Umschlag Beiladefracht: 72.950 t; 6,0 % (8,1 %)**

**Umschlag Nurfracht: 8.821 t; -1,4 % (-28,0 %)**

# 1992 – 2025: CARGOUMSCHLAG IN TAUSEND TONNEN

\*Luftfracht- und Luftpostumschlag gewerblich



## TOP 4 Ausweisung von Lärmschutzbereichen für den Flughafen München: Sachstandsbericht

### 4.1 Rechtliche Grundlagen und Arbeitsabläufe (StMB)

### 4.2 Ermittlung der Lärmschutzbereiche

- Datenerfassungssystem DES
  - Flughafenlayout (FMG)
  - Luftverkehrsprognose 2033 (Intraplan)
  - 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](mailto:helmut.petz@kreis-fs.de)

- Luftverkehrsprognose 2033 und DES (Avia Consult)
- 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

Münchner Merkur, 26.03.26.

## **IN KÜRZE**

---

### **Ministerium bestätigt: Prognose bleibt geheim**

**München** – Für den Flughafen München ist eine neue Prognose über zu erwartende Flugverkehrszahlen bis 2033 erstellt worden. Das hat das bayerische Verkehrsministerium auf Anfrage unserer Zeitung bestätigt. Die Prognose sei notwendig, um die Lärmschutzzonen am Flughafen neu abzustecken. Errechnet wurde die Prognose wie berichtet vom Büro Intraplan Consult – dieses wird von Gegnern der 3. Startbahn kritisiert, weil die letzte Vorhersage von 2010 weit überhöhte Zahlen enthalten hatte. Befürchtet wird, dass auch die neuen Zahlen verwendet werden, um einen Bedarf für den Bau der Startbahn zu belegen. Die Prognose soll vorerst unter Verschluss bleiben, bestätigte das Ministerium. Die Grünen haben angekündigt, dies im Landtag zur Sprache zu bringen. dw

# Airlines bieten mehr internationale Verbindungen und neue Ziele

FMG 25.03.2026

Am Sonntag, den 29. März tritt am München Airport der Sommerflugplan 2026 in Kraft. In den 30 Wochen der Flugplanperiode haben 90 Airlines über **206.000 Flüge** zu 220 Zielen in 70 Ländern angemeldet. Der Sommerflugplan endet am Samstag, den 24. Oktober 2026.

Am Sonntag, den 30. März 2025 tritt am München Airport der Sommerflugplan 2025 in Kraft. In den 30 Wochen der Flugplanperiode haben 73 Airlines über **214.000 Flüge** zu 216 Zielen in 68 Ländern angemeldet. Der Sommerflugplan endet am Sonntag, den 26. Oktober 2025

# **Verkehrsprognose 2040 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) Band 5.1 E: Luftverkehrsprognose Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisse) Stand: 24.10.2024**

Insgesamt wird in der Basisprognose im Jahr 2040 gegenüber 2019 eine Zunahme des **Flugreiseaufkommens von/nach und innerhalb Deutschlands um 30,7 %** erwartet, wobei sich für den innerdeutschen Verkehr deutliche Rückgänge (um 16,9 %) ergeben, während international mit Zuwächsen um 33,4 % innereuropäisch bzw. 43,9 % von und nach entfernteren Destinationen gerechnet wird.







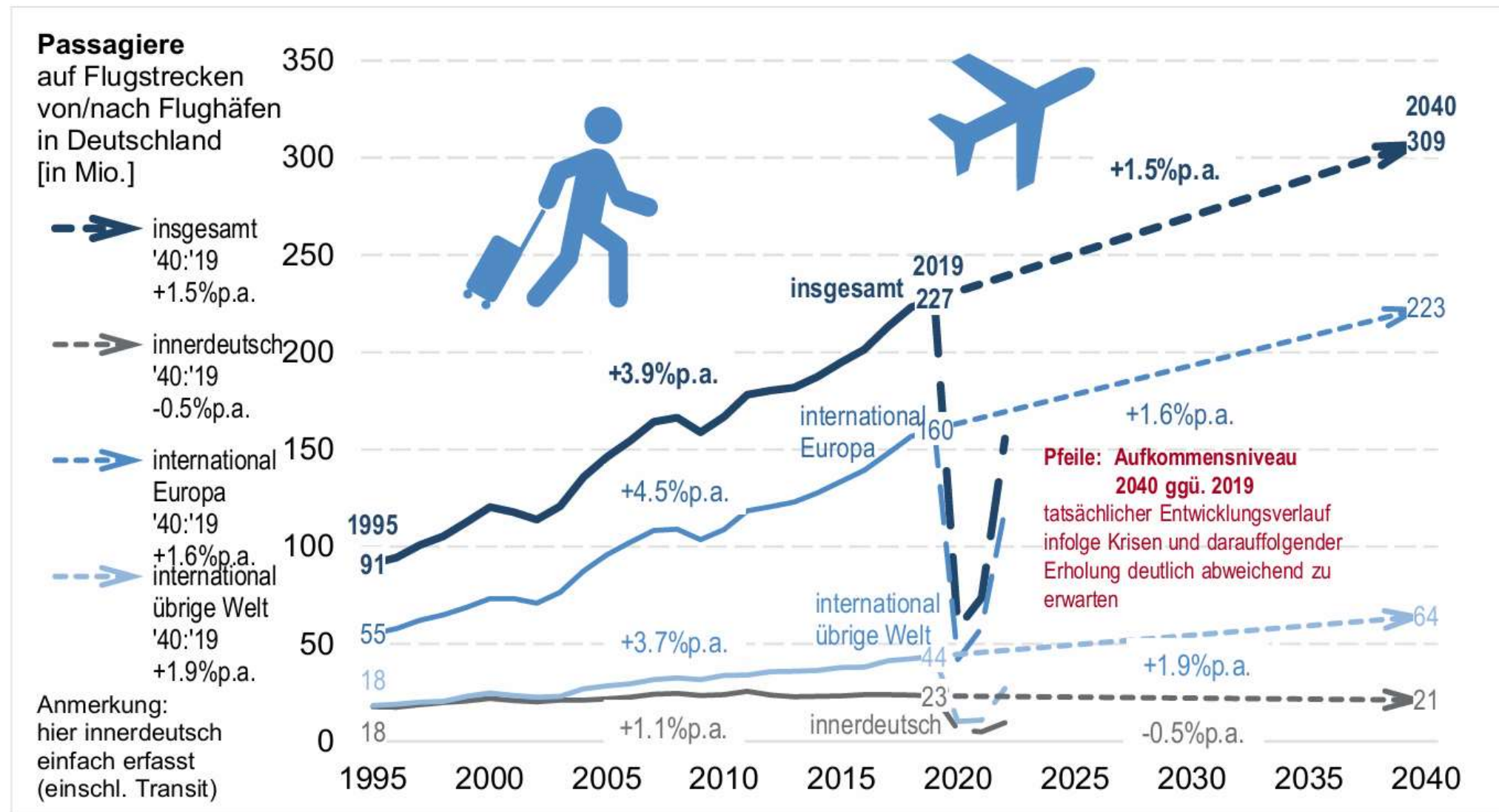
Entwicklungstreiber	Annahme Basisprognose VP2040
	<p><b>Wirtschaftsentwicklung</b></p> <p>Ø 1,35 % p.a. 2019 bis 2040</p> <p>Deutschland Ø 1,8 % p.a. 2019 bis 2040</p> <p>übriges Europa Ø 3,0 % p.a. 2019 bis 2040</p> <p>übrige Welt</p>
	<p><b>Mobilitätsverhalten</b> -5...-10% Geschäftsreisen</p>
	<p><b>Preisentwicklung Flugtickets</b> +13% (real) 2040 ggü. 2019</p> <p>CO<sub>2</sub>-Zertifikatspreis 128 EUR(2019) pro t CO<sub>2</sub></p> <p>SAF-Beimischquote 34 %</p>
	<p>Ölpreis 70 USD(2019)/Barrel</p> <p>Flottenerneuerung 100 % „Neo, Max &amp; Co.“</p> <p>Entwicklung nicht-energiebez. Kosten -0.5% p.a. (vgl. bis 2019 ~ -4 % p.a. )</p>
	<p><b>Konkurrenzwirkung Bahn</b> bis 2040 Deutschlandtakt</p> <p>bzgl. innerdeutschem Luftverkehr</p>
	<p>Luftverkehr relevante <b>Infrastrukturmaßnahmen</b> DE: alle Maßnahmen, für die Baurecht besteht bzw. PFV in Durchführung, sowie konkrete Planungen im Ausland</p>
	<p><b>Angebotsentwicklung</b> nachfragebezogene <b>Angebotsentwicklung</b></p>

Tabelle 4-1

Übersicht ausgewählter Prognoseannahmen mit besonderer Relevanz für die Prognose im Luftverkehr



**Abbildung 4-10**

**Passagiere auf Flugstrecken von/nach Flughäfen in Deutschland – Prognose 2040**

Quelle: eigene Darstellung, Datenquelle Ist-Zahlen (Analyse): Statistisches Bundesamt Fachserie 8, Reihe 6: Luftverkehr

Verkehrsaufkommen		Ein-/Aussteiger 2019 [in Mio. P]			Ein-/Aussteiger 2040 [in Mio.]			2040:2019	
		nach Flughafenstandorten	gesamt (ohne Transit)	(inkl. Umsteiger)	davon originär	gesamt	(inkl. Umsteiger)	davon originär	gesamt
FRA	Frankfurt/Main	70,4	52% Umsteiger	33,8	94,5	53% Umsteiger	44,1	+34%	+30%
MUC	München	47,9	42% Umsteiger	27,8	67,5	44% Umsteiger	37,5	+41%	+35%
BER	Berlin-Brandenburg	(35,6)		(34,6)	43,7	vgl. TXL+SXF	42,2	+23%	+22%
DUS	Düsseldorf	25,5	7% Umsteiger	23,6	32,8	5% Umsteiger	31,1	+29%	+32%
HAM	Hamburg	17,3		17,1	22,0		21,7	+27%	+27%
STR	Stuttgart	12,7		12,4	15,7		15,4	+24%	+24%
CGN	Köln/Bonn	12,4		11,9	15,3		14,8	+24%	+24%
HAJ	Hannover	6,3		6,3	8,3		8,3	+32%	+32%
NUE	Nürnberg	4,1		4,1	5,5		5,4	+33%	+33%

## **Laut einer Prognose von Boeing wird die durchschnittliche Anzahl der Sitze in Flugzeugen in den kommenden Jahrzehnten weiter ansteigen.**

Der „Commercial Market Outlook“ von Boeing gibt einen Einblick in die zukünftige Entwicklung der Flugzeugflotte weltweit und zeigt, dass kommerzielle Passagierjets bis 2043 deutlich mehr Sitzplätze haben werden. Im Jahr 2003 lag die durchschnittliche Sitzanzahl pro Flugzeug bei 138, während sie 2023 bereits auf 169 angestiegen ist. Für das Jahr 2043 prognostiziert Boeing **eine weitere Steigerung auf 190 Sitze pro Flugzeug**. Der Anstieg der Sitzanzahl in Flugzeugen lässt sich auf zwei Hauptfaktoren zurückführen: den Wechsel zu größeren Schmalrumpf-Flugzeugen und die Verdichtung der Sitzreihen innerhalb der Flugzeuge. Diese Entwicklungen haben sowohl technische als auch betriebliche Gründe und sind teilweise mit Komforteinbußen für die Passagiere verbunden.

### **Verdichtung der Sitzreihen**

Neben der Anschaffung größerer Flugzeuge setzen Fluggesellschaften auf die Verdichtung der Kabinen. Dies wird durch den Einsatz dünnerer Sitze, die Optimierung von Toiletten und Bordküchen sowie andere platzsparende Maßnahmen erreicht. Durch diese Anpassungen können mehr Sitze in die Kabine integriert werden, was jedoch häufig zu engeren Platzverhältnissen für die Passagiere führt.

Eigene Berechnungen:

Lufthansa 2025 133 Personen/Flug

MUC 2025 130 Personen/Flug

Sitzladefaktor Lufthansa 2025 83,2 %

Ergibt 160 Sitze pro Flug

190 Sitze pro Flug (Prognose Boeing 2043) ergibt bei Sitzladefaktor von 83,2 % 160 Personen pro Flug

Bei 67,5 Mio. Paxe ergibt dies rund 422.000 Bewegungen.

Bisheriges Maximum (2007/2008): 432.000 Bewegungen.

Kapazität laut ÄPFB von 2011: 480.000 Bewegungen.

# Aktuellste Entwicklung:

## Einstellung der Tochter CitylineLufthansa streicht 20.000 Flüge – wegen Kerosinkosten

Die Lufthansa nimmt nach der Schließung der Zubringer-Tochter Cityline bis Oktober 20.000 Kurzstreckenflüge aus dem Programm und spart dadurch 40.000 Tonnen Kerosin. Unwirtschaftliche Strecken in Frankfurt und München fielen weg, gleichzeitig würden Strecken in Zürich, Wien und Brüssel ausgeweitet, teilte die Lufthansa am Dienstag mit.

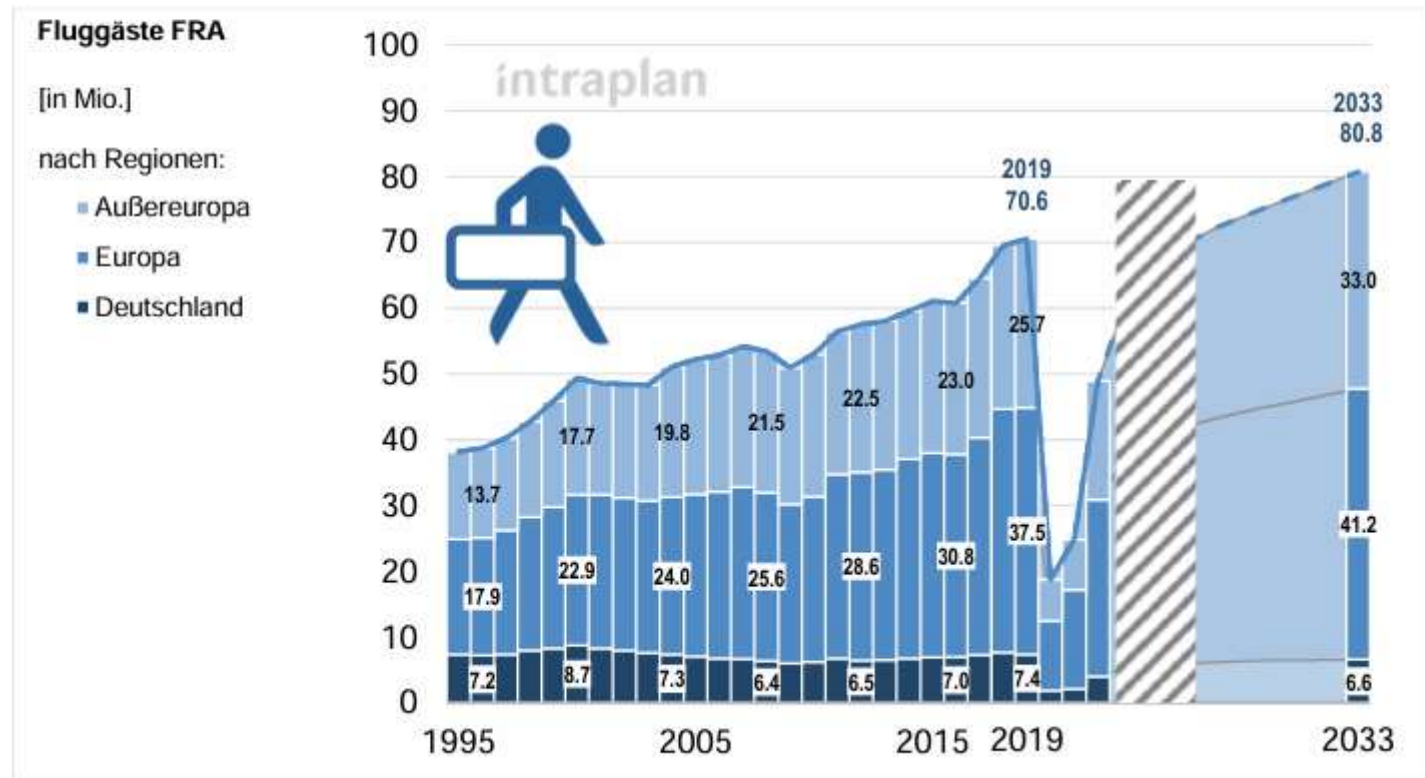
Während Frankfurt und München Flüge verlieren, will Lufthansa das Angebot auf bestehenden Strecken in Zürich, Wien und Brüssel ausweiten.

T-online, airliners & aero 210426

Nonstop suspendiert – kein Ersatz absehbar	MUC–Ljubljana, MUC–Rijeka, MUC–Tivat, MUC–Cluj-Napoca, MUC–Sibiu, MUC–Oradea, MUC–Marseille, MUC–Prag, MUC–Warschau	Nonstop-Verbindungen bis auf Weiteres gestrichen
--	---	--

# Ergebnis der Passagierprognose FRA

## Fluggäste FRA – Prognosejahr 2033



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

- (-) **starke Preissteigerungen** (real  $\emptyset$  +16% ggü. 2019 zzgl. Inflation)
- (-) **innerdeutsch reduziertes Einkommen** (Mobilitätsverhalten)

+ **sukzessive Angebotsentwicklung von LH am Standort FRA**

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

- **Schienerverkehrsusbau**

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

- » sukzessiver Ausbau des Flugangebots der LH ab FRA
  - **Festigung des primären LH Hubs FRA** (auch ggü. MUC)
  - sich weiter verbesserndes 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

## **Es geht auch anders: 25.11.2025 | Presseaussendungen Flughafen Wien AG**

**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.



## AW: Managementplan nördliches Erdinger Moos

12.05.2019 15:58

Von Christian.Magerl@t-online.de <Christian.Magerl@t-online.de>

An Jörg Oberwalder <joerg.oberwalder@coopnatura.at>

---

Hallo Herr Oberwalder,

ich könnte nächste Woche Mittwoch und Donnerstags. Gerne tagsüber und im Gelände.

Schönen Sonntag

Christian Magerl

## Niederschrift über die 135. Gesellschafterversammlung am **16. September 2011**

### 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 verfügbaren 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.

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 Planfeststellungsbeschluss 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 Umlandfonds – sind ergebniswirksam aufzulösen.

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

## **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 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 Umlandfonds - sind ergebniswirksam aufzulösen.

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

Schwarz-gelb in Berlin: Peter Ramsauer Verkehrsminister, Staatssekretär Andreas Scheuer

**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 Anhaltspunkte.** 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. ....

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.“**

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 ausreichen, 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.

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

# Prämissen für Investitionen

*erst stellen  
da mit budget  
Vorfeld mit subjektiv gleich*

Prämisse	LFP 2023-30	LFP 2024-35
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
3. Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IBN: 2035</li> <li>• Investitionsvolumen: 2,5 Mrd. € (inkl. Umlandfonds)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analog – Anmerkung: Im Betrachtungszeitraum der LFP kommt es zu einem Mittelabfluss für die 3. Bahn in Höhe von ca. 1,5 Mrd. €</li> </ul>
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

*(120 Mio-27 Lrd) (1 Mrd für Vorfeld)*



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.**



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

# Flughafen München und Lufthansa vertiefen Partnerschaft

FMG 23.03.2026

Der Flughafen München und Lufthansa vertiefen ihr erfolgreiches Joint Venture mit einer weiteren Vereinbarung. Eckpunkte sind der Einstieg in die Planung für den Ausbau der Terminalinfrastruktur und Regelungen zur Fortführung und Weiterentwicklung des bestehenden Joint Ventures bis 2056. Ein wesentlicher Faktor wird dabei perspektivisch der Ausbau der Langstreckenflotte in München sein. Beide Unternehmen schaffen so die strategischen Voraussetzungen für weiteres Flugverkehrswachstum am Standort.

Das gemeinsame Abkommen bereitet den Weg für die konkrete Planungsphase des Bauvorhabens. Der sogenannte "T-Stiel" soll im Osten rechtwinkelig an das bestehende Satellitengebäude angeschlossen werden. Die jährliche Kapazität des Flughafens würde damit um zehn Millionen Passagiere steigen. Gleichzeitig soll der T-Stiel für die Passagiere ein noch komfortableres Reiseerlebnis ermöglichen. Eine Eröffnung ist derzeit für 2035 geplant. Das bestehende Moratorium zur 3. Startbahn ist von der Erweiterung nicht berührt und gilt weiterhin vollumfänglich. Die zusätzlichen Passagiere können mit dem bestehenden Zwei-Bahnen-System bewältigt werden.

Sehr geehrte Frau Fraktionsvorsitzende Hübner,

Lufthansa-Chef Casten Spohr hat am 23. März 2026 im Rahmen der 100-Jahr-Feier angekündigt, dass die Lufthansa das Terminal 2 am Münchner Flughafen ausbauen möchte. Durch den Erweiterungsbau sollen Kapazitäten für bis zu zehn Millionen zusätzliche Passagiere pro Jahr geschaffen werden. Die Inbetriebnahme sei für das Jahr 2035 geplant. Dieses Thema soll meines Wissens noch in der letzten Sitzung des alten Stadtrates am 29. April behandelt werden.

Am 17. Juni 2012 hat die Münchner Bevölkerung beschlossen: „Stimmen Sie dafür, dass die Landeshauptstadt München alle ihre Möglichkeiten als Gesellschafterin der Flughafen München GmbH nutzt, um den Bau einer dritten Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens München zu verhindern und dass die Landeshauptstadt München insbesondere in der Gesellschafterversammlung der Flughafen München GmbH keinem Beschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn zustimmt.“ Dafür sind wir nach wie vor sehr dankbar. Wir sehen in der jetzt geplanten Erweiterung einen klaren Verstoß gegen den Bürgerentscheid.

Wesentlich ist:

Es gibt momentan **keine aktuelle Luftverkehrsprognosen**, diese wurde mittlerweile vom Bayerischen Verkehrsministerium als geheim deklariert, damit gibt es keine Planungsgrundlage (Siehe anhängender Artikel aus dem Münchner Merkur). Es gibt keine Aussage zu den Kosten und zur Finanzierung. Für 2026 rechnen wir mit einem Rückgang der Flugbewegungen zu rechnen.

Den Sachstand habe ich in den anhängenden Dokumenten zusammengefasst.

Für Rücksprachen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Viele Grüße

Prof. Dr. Christian Magerl  
für den Sprecherrat von AufgeMUCkt  
08161/66631

## **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/Volt**

„Wir stehen klar zum Ergebnis des Bürgerentscheids und lehnen den Bau einer dritten Start- und Landebahn am Münchner 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 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)

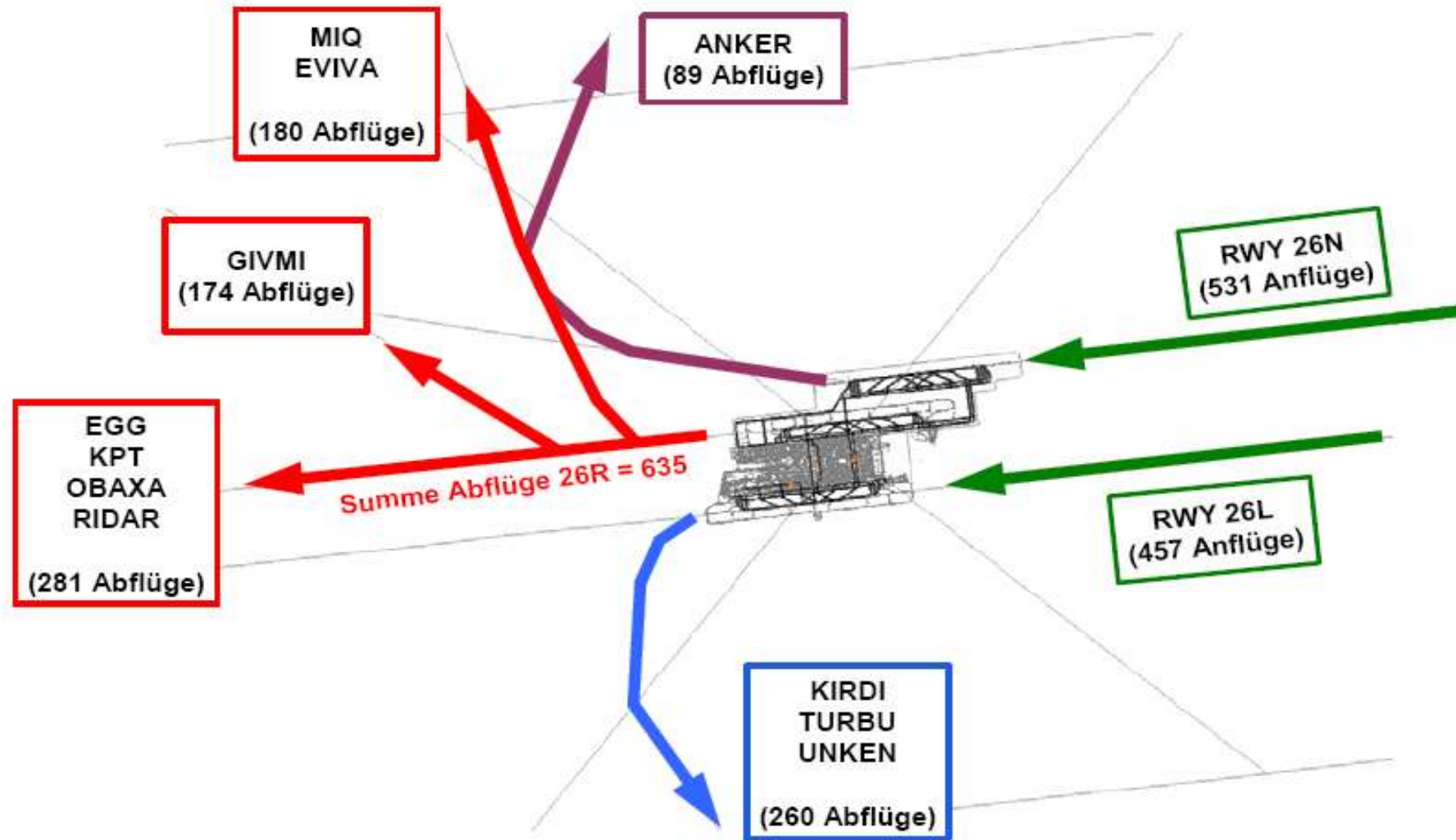


Abbildung 16: SID-Zuweisung im Simulationsflugplan der Bahnlage 5b – BR26

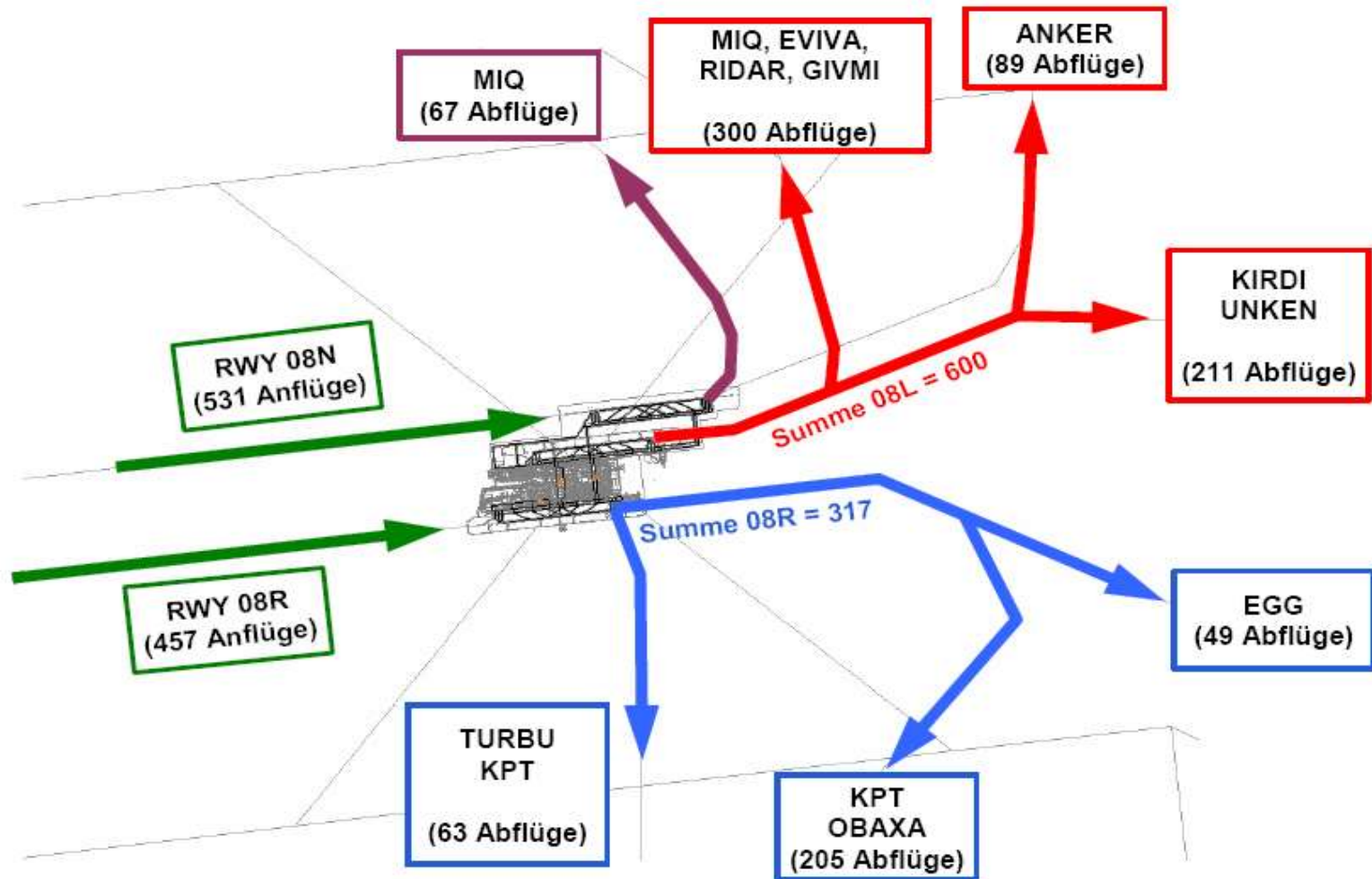
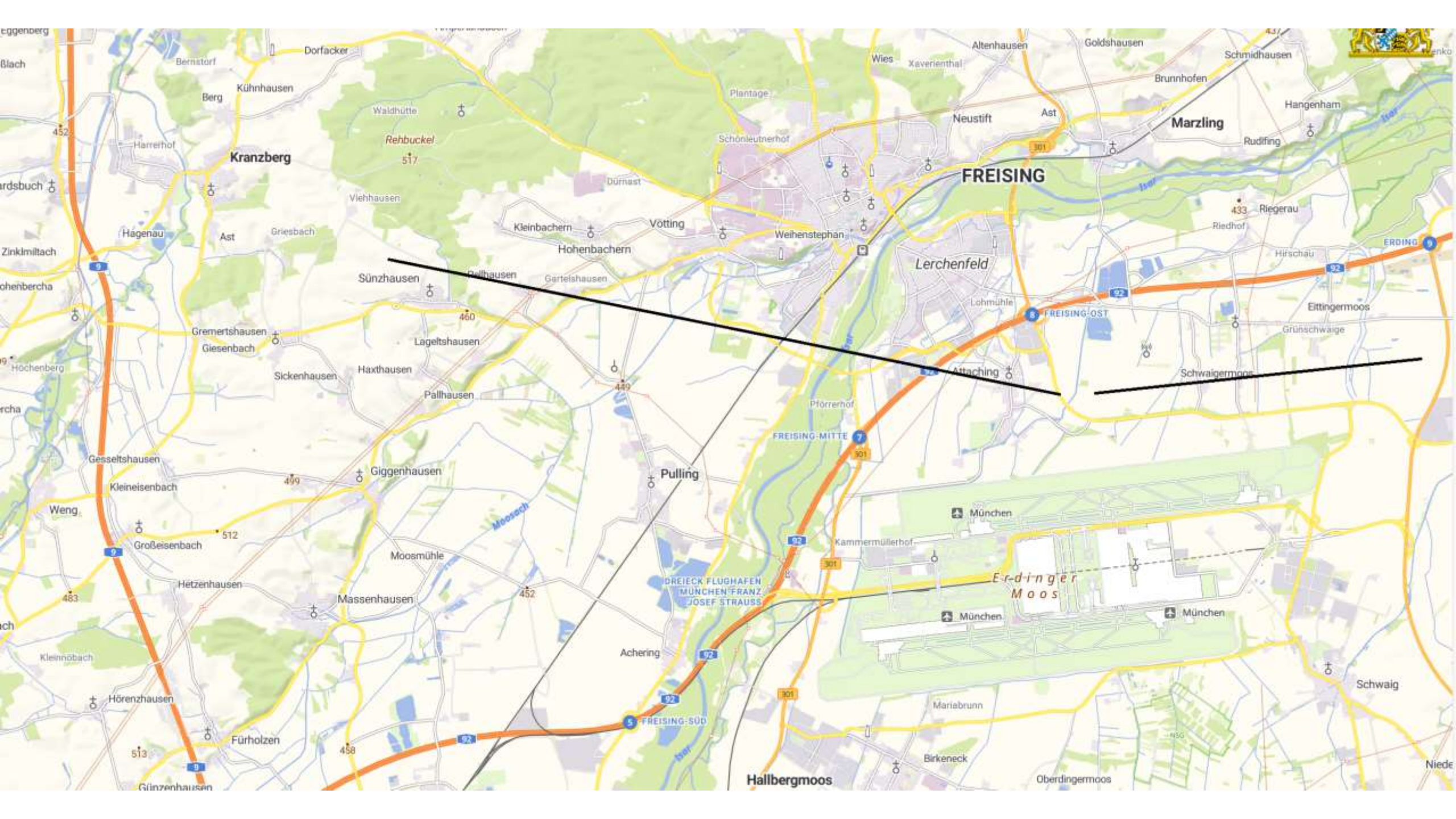


Abbildung 17: SID-Zuweisung im Simulationsflugplan der Bahnlage 5b – BR08





## Sperrgrundstücke des BN





## ZITAT DES TAGES

**„ Wir werden das durchstehen – bis jetzt hat es 21 Jahre lang gedauert, und wir halten nochmal 21 Jahre durch.**

Christian Magerl bei seinem Vortrag beim Bund Naturschutz zum Thema 3. Startbahn

» SEITE 3