KEINE 3. STARTBAHN
Aktionsbündnis AufgeMUCkt

BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

Sachstand 11. 11. 2026

Flugbewegungen 2025

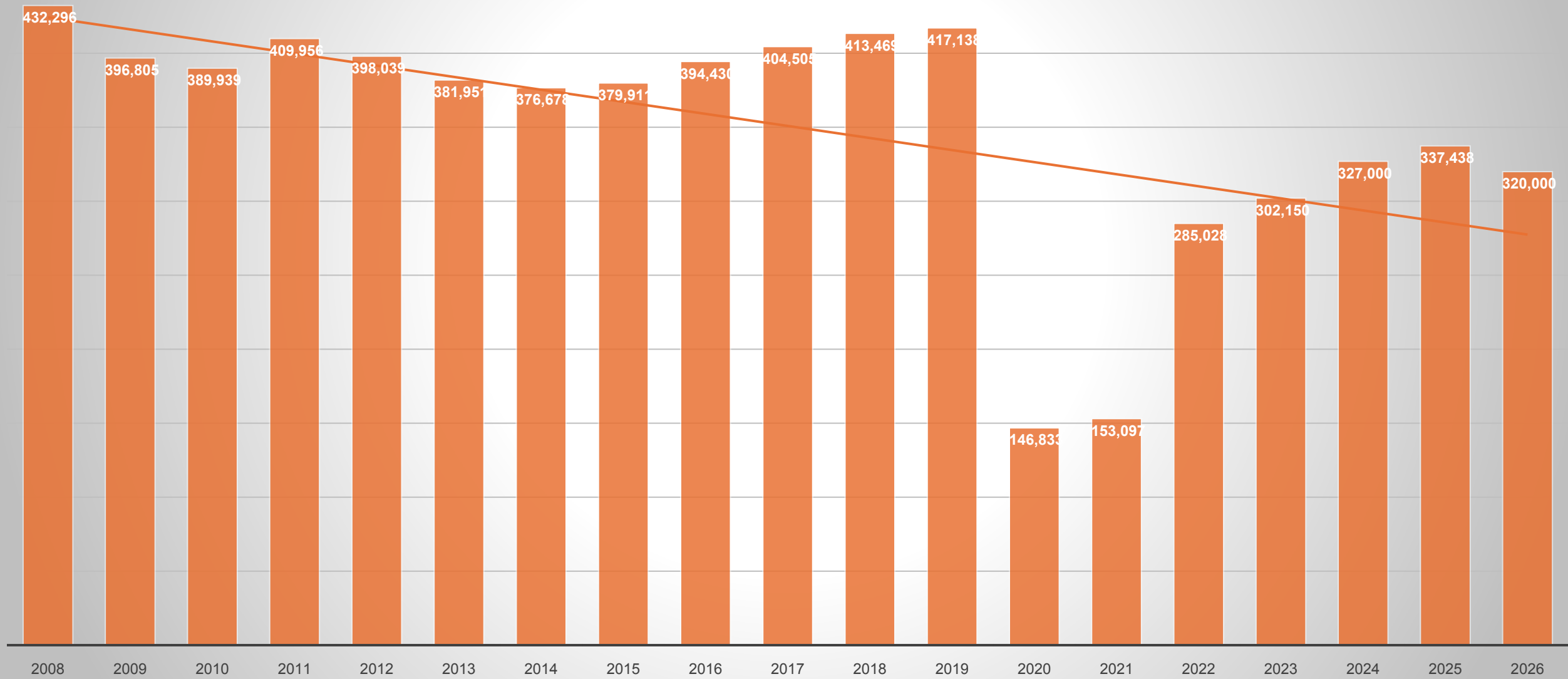
337.438 (Jan.-Dez.) 3,1 % (Vergl. 2024)
-19,1 % (Vergleich zu 2019)

Flugbewegungen 2026

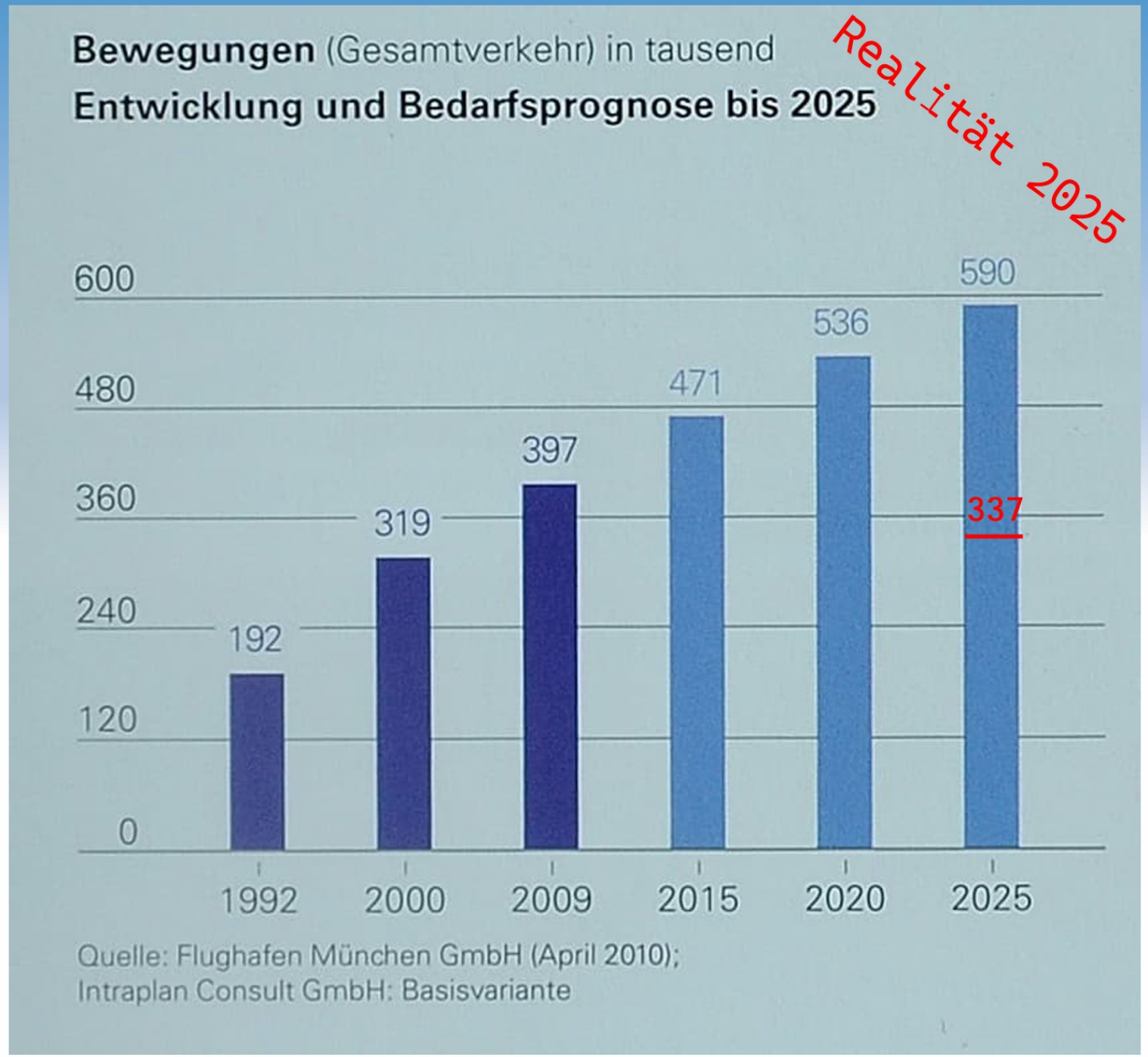
239.167 (Jan.-Sept) -6,8 % (Vergl. 2025)
-24,6 % (Vergleich zu 2019)
DFS Oktober: -4,7 %; -6,6 % Jan. – Okt.

1992 – 2025: BEWEGUNGEN GESAMT IN TAUSEND

Flugbewegungen



Selten war eine Prognose so falsch!



Prognose

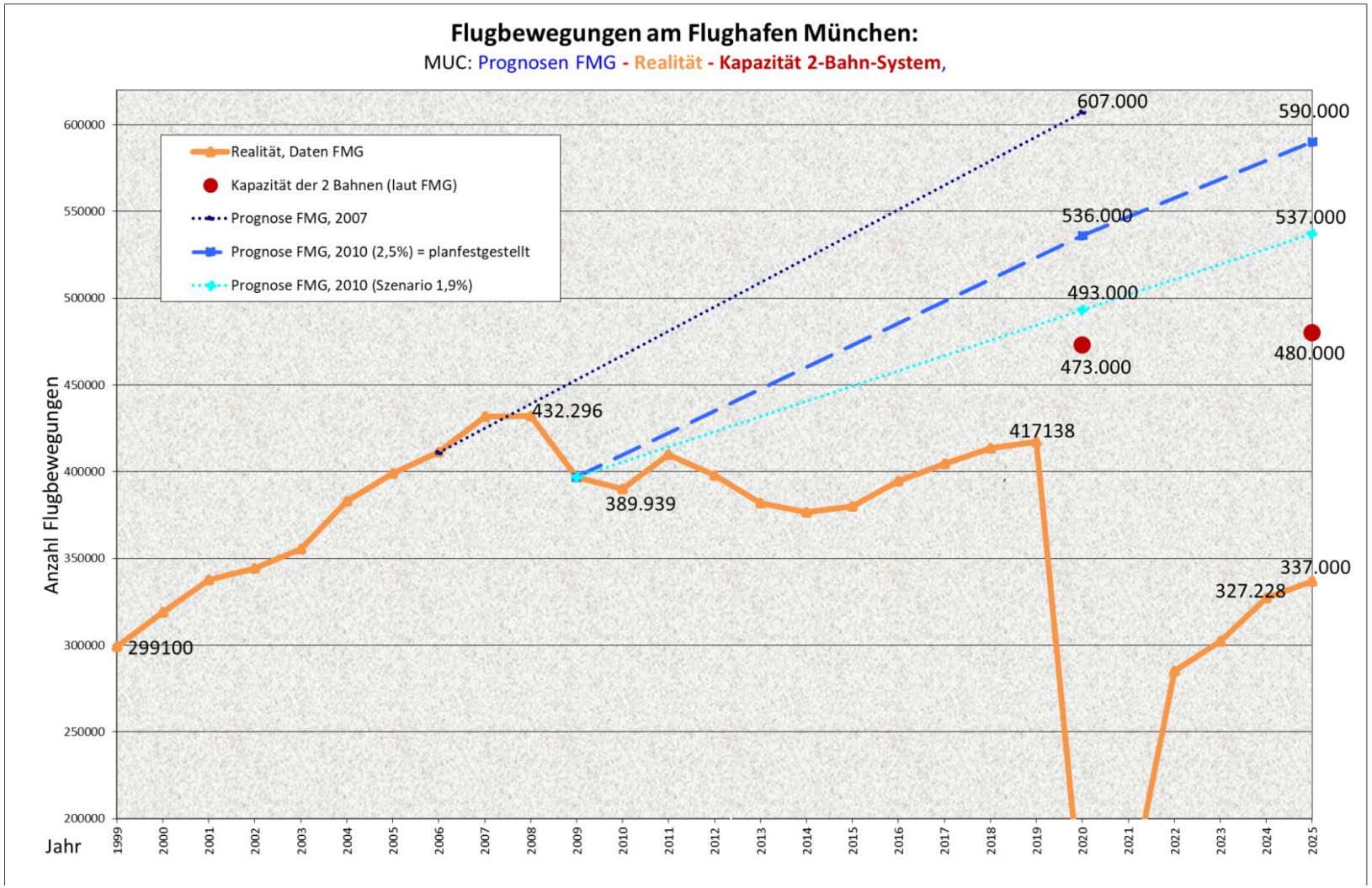
- Bedarfsprognose aus 2010 (590.000 Flugbewegungen für 2025) war die Begründung für die Genehmigung der 3. Startbahn.
- Realität in 2025: 337.450 Flugbew. (Quelle: FMG)
- Trotzdem hat die Reg. V. Obb. den Bescheid zum ewigen Baurecht erlassen!

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

Aktualisierte Auswertung durch BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN), Pettenkoferstraße 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).

Der Flughafen München wird 2024 sein Vorkrisen-Niveau wieder erreicht haben und vom langfristig weiter zunehmenden Luftverkehr profitieren.

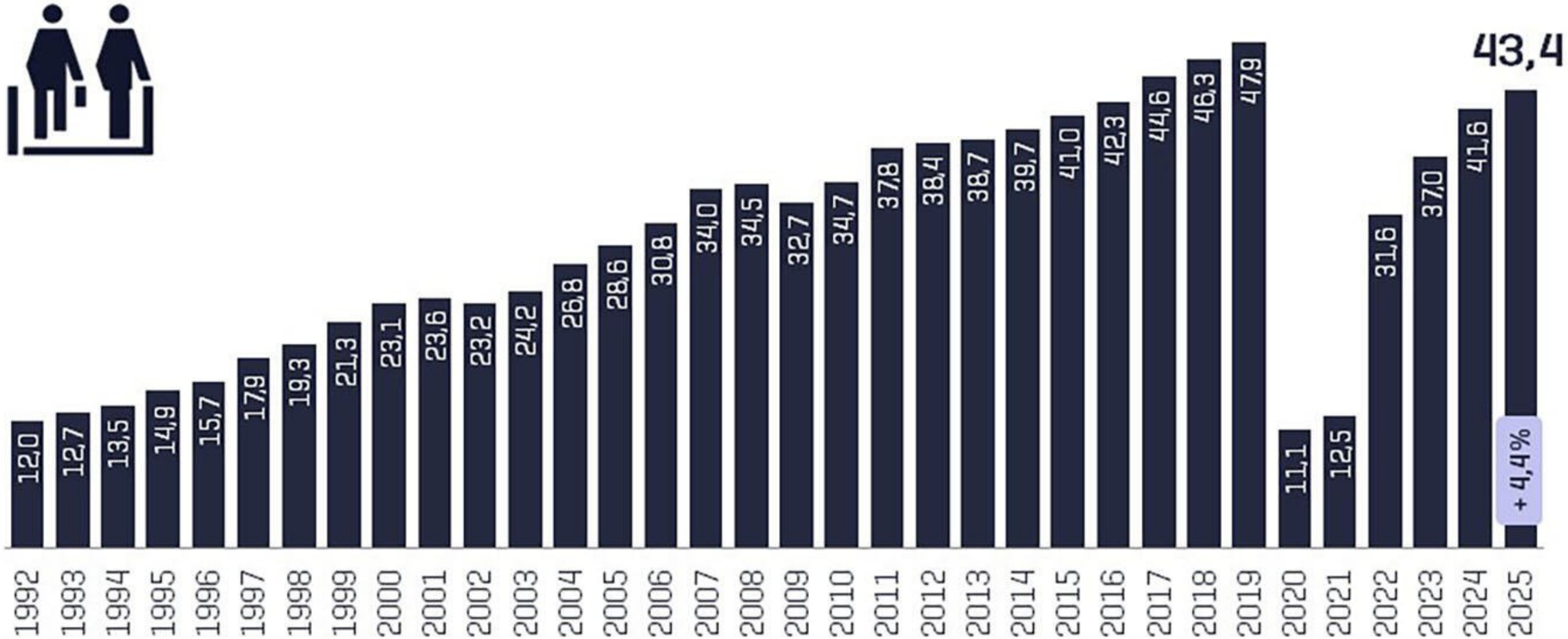
MM 020323

Passagiere 2026:

31.880.591 (Jan.-Sept) -2,8 % (2025)
-12,9 % (Vergleich zu 2019)

Inland: 4.385.279 (Jan.-Sept)
-38,3 % (Vergleich zu 2019)
Ausland: 27.468.356 (Jan.-Sept)
-6,4 % (Vergleich zu 2019)

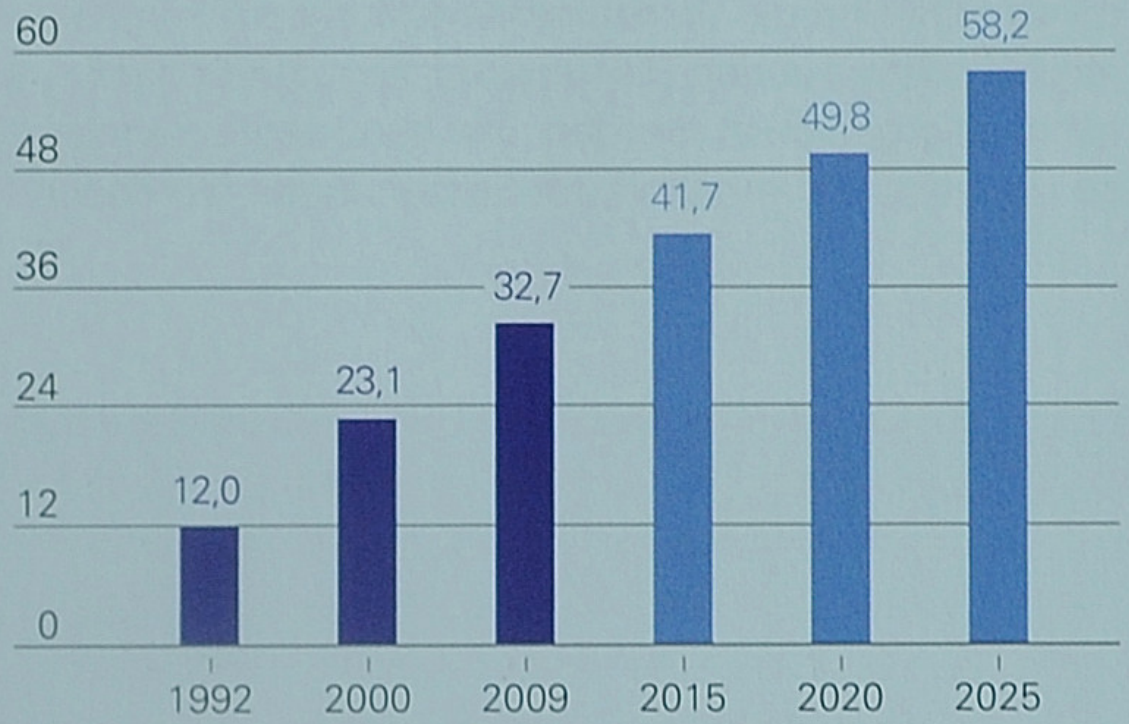
1992 – 2025: GEWERBLICHE PASSAGIERE IN MILLIONEN



Homepage FMG

Passagieraufkommen in Millionen

Entwicklung und Bedarfsprognose bis 2025



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

Luftfracht 2026, FMG, in Klammern 2019

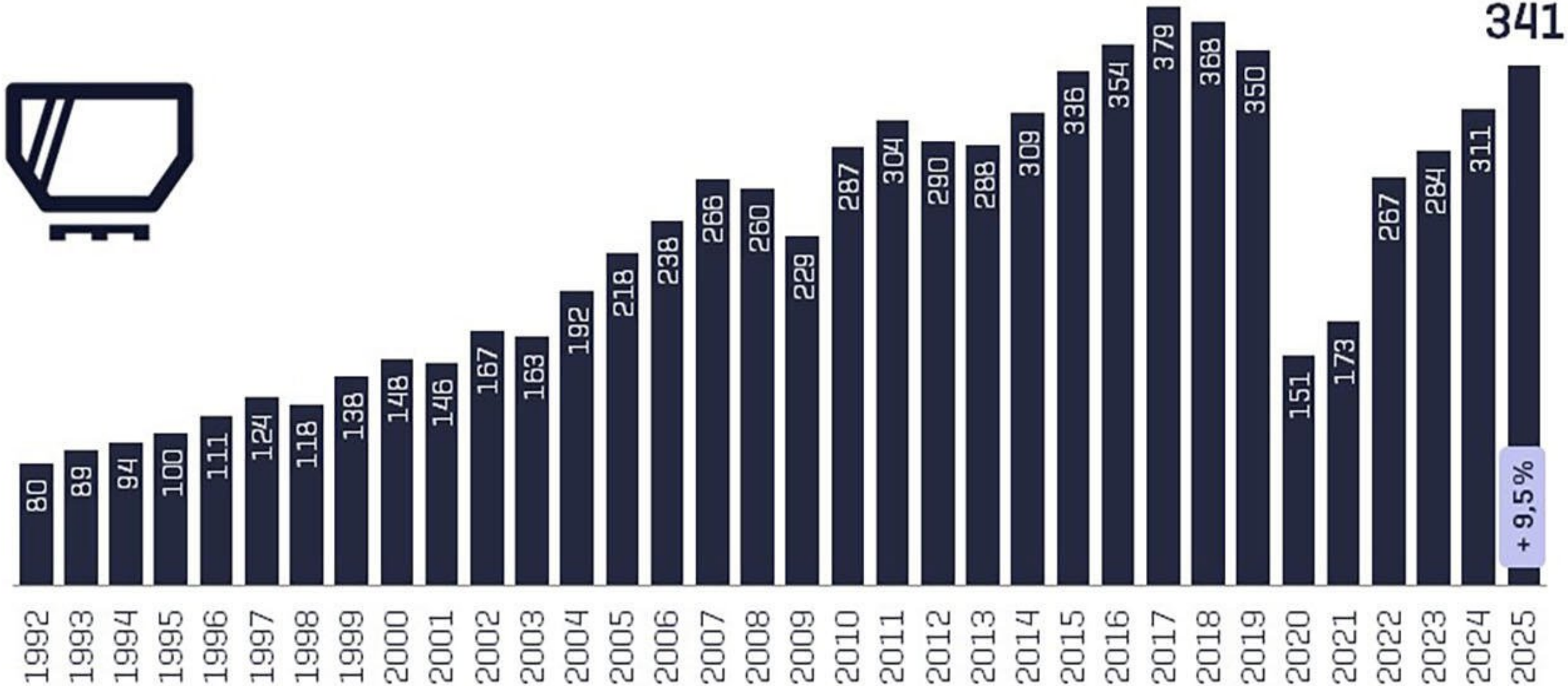
Luftfracht: 265.752 t
Jan.-Sept: 5,6 % (2025), 5,6 % (2019)

Umschlag Beiladefracht: 234.442 t; 6,5 % (11,4 %)

Umschlag Nurfracht: 25.954 t; -3,1 % (-27,3 %)

1992 – 2025: CARGOUMSCHLAG IN TAUSEND TONNEN

*Luftfracht- und Luftpostumschlag gewerblich



Lufthansa-Gruppe kürzt Kurzstreckennetz weiter – Konsolidierung bis 2028

Die Lufthansa-Gruppe wird ihr Kurzstreckennetz auch nach der Abwicklung von Lufthansa Cityline und der Streichung von 20.000 Flügen im laufenden Sommerprogramm **weiter ausdünnen**. Der größte Teil der Konsolidierung soll bis 2028 abgeschlossen sein – doch wie weit das **Netz noch schrumpft**, lässt der zuständige Konzernvorstand offen.

16. Juni 2026, 10:58 Uhr, airliners

Die Lufthansa-Gruppe wird ihre Kapazitäten auf der Kurzstrecke weiter reduzieren. "Wir werden immer dann gezielt Kapazität auf der Kurzstrecke reduzieren, wenn es wirtschaftlich geboten ist", sagte Dieter Vranckx, Chief Commercial Officer im Konzernvorstand, dem "Handelsblatt". Das sei ein fortlaufender Prozess, bei dem die Verbindungsqualität des Netzwerkes für die Kunden stets erhalten bleiben müsse. Der größte Teil der Konsolidierung im Kontinentalverkehr solle spätestens 2028 abgeschlossen sein. Wie weit das Netz konkret noch ausgedünnt wird, wollte Vranckx jedoch nicht beziffern. Die Schrumpfung des Kurzstreckennetzes geht über die bereits bekannten Maßnahmen hinaus: Die Lufthansa-Gruppe hatte bereits Lufthansa Cityline aufgelöst und im laufenden Sommerprogramm 20.000 Flüge gestrichen.

Neue Prognosezahlen – Bruchlandung für die Pläne im Erdinger Moos

Neue Prognose der Firma Intraplan vom Dezember 2024

luftverkehrsprognose-2033.pdf

Prognosebericht
Dezember 2024

Verkehrsprognose für den Luftverkehr am Flughafen München im Jahr 2033

zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs

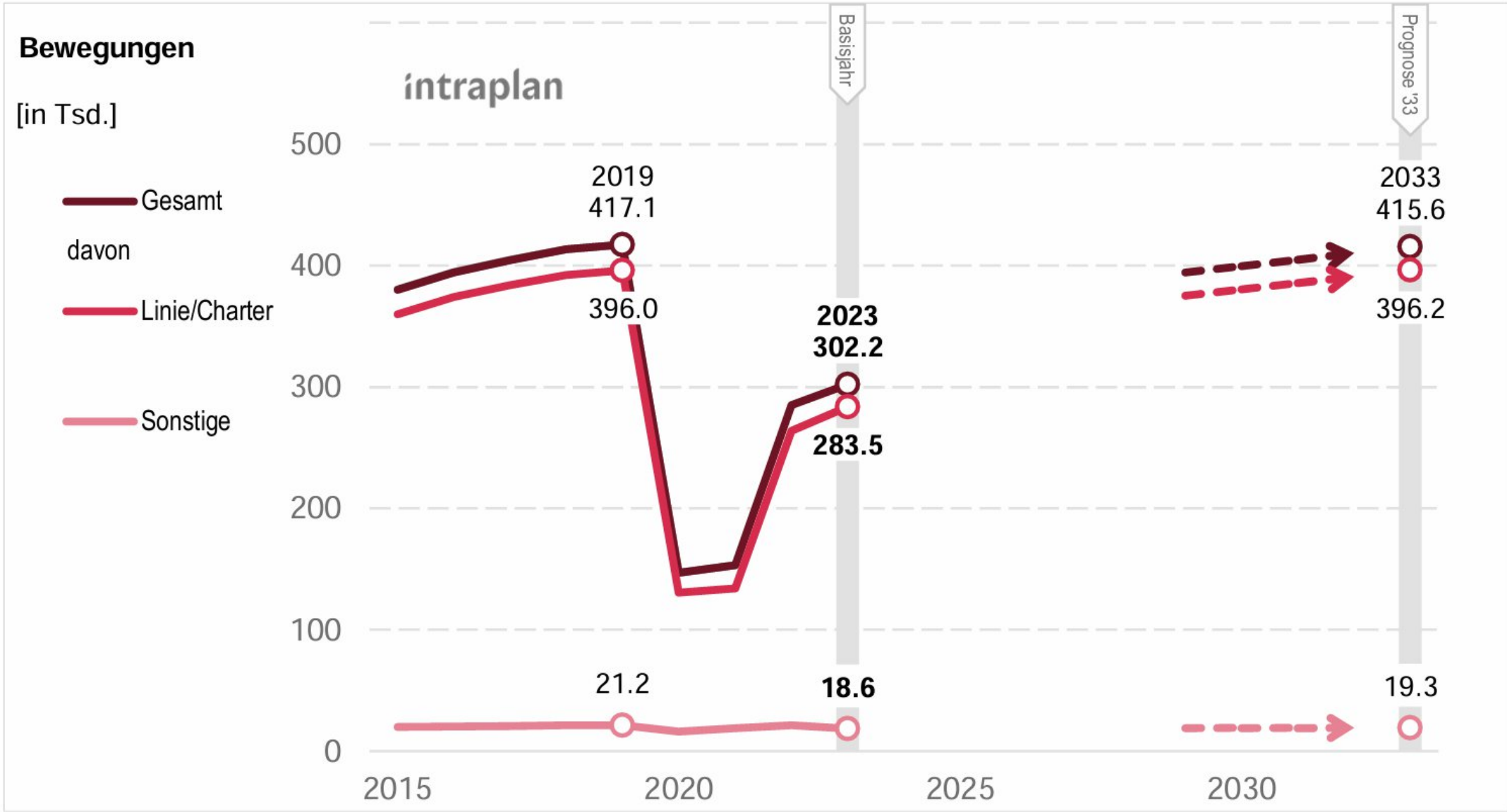


Abbildung 7-5 **Ergebnis der Prognose für das Flugbewegungsaufkommen am Flughafen München**

Langfristentwicklung im Anschluss an die noch andauernde Zeit akuter Krisen und Erholung der Luftverkehrswirtschaft

Damit ergeben sich für das Prognosejahr 2033 **396 Tsd. zu erwartende Flugbewegungen** im Linien- und Charterverkehr. Zumal sich dieses Aufkommen weder in relevanten Strukturen noch mengenmäßig grundsätzlich von dem vor-Krisen bereits etablierten Flugbetrieb unterscheidet, erlauben sich Rückschlüsse auf die Realisierbarkeit des weitgehend „engpassfrei“ ermittelten Flugaufkommens mit den zu erwartenden Infrastrukturgegebenheiten am Flughafen München. Auch wenn aus kapazitiver Sicht eine Vielzahl komplexer Zusammenhänge die Infrastrukturanforderungen für einen effizienten Flughafenbetrieb beeinflussen, ist bei dem hier prognostizierten Flugaufkommen im Linien- und Charterverkehr davon auszugehen, dass sich dieses im Prognosejahr 2033 ebenso wie im vor-Krisenjahr 2019 **mit der dann zur Verfügung stehenden Infrastruktur und insbesondere auch luftseitig mit zwei verfügbaren Start- und Landebahnen noch abwickeln lässt.** Zusammen mit den erwarteten sonstigen Flugbewegungen summiert sich die Gesamtbewegungszahl für 2033 auf 416 Tsd. Flugbewegungen. Darin bereits berücksichtigt ist der im Prognosezeitraum erwartete Wegzug der Polizeihubschrauberstaffel, deren jährliches Flugbewegungsaufkommen einen Anteil von ca. 2.800 Flugbewegungen des gesamten Flugaufkommens ausmachte.

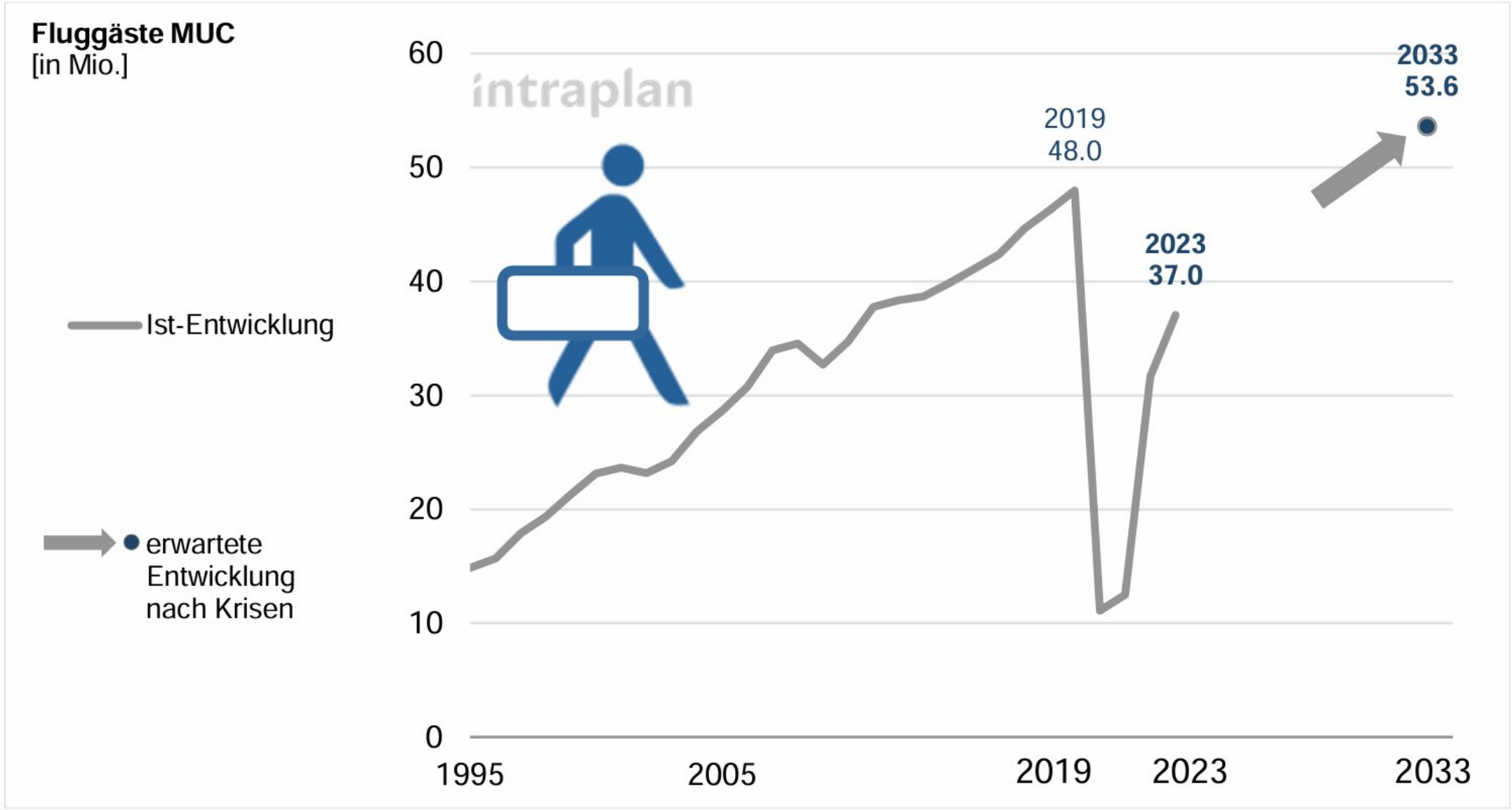


Abbildung 5-4 **Ergebnis der Prognose für das Passagieraufkommen am Flughafen München**

Prognose der Entwicklung bis 2033, die die noch andauernde Zeit akuter Krisen und Erholung der Luftverkehrswirtschaft einschließt

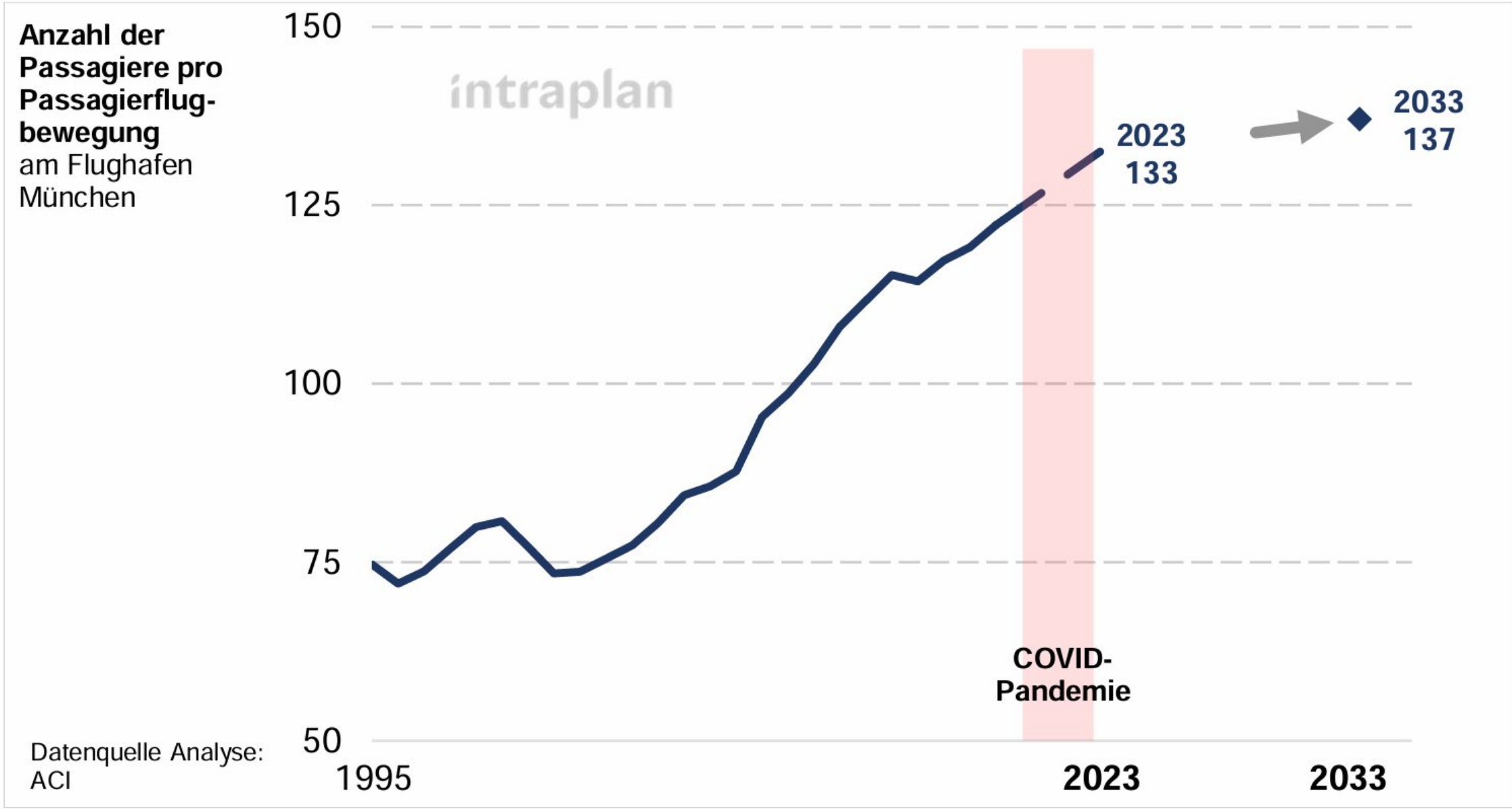


Abbildung 7-4 **Anzahl der Passagiere pro Passagierflugbewegungen**

Quelle Analyse: ACI

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.

Aero 250724

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 (Verkehrsprognose 2040, Intraplan/BMV) ergibt dies rund 422.000 Bewegungen.

Bisheriges Maximum (2007/2008): 432.000 Bewegungen.
Kapazität laut ÄPFB von 2011: 480.000 Bewegungen.

Neue Intraplanprognose 2033

Basisjahr 2023 37,0 Mio. Paxe; Prognose 2033: 53,6 Mio. Paxe, ca. 4,5 % Wachstum p.a.

Basisjahr 2023 302.150 Flugbewegungen; Prognose 2033: 415.600 Flugbewegungen, 3,24 % Wachstum p.a.

	3,24%		
2023	302150	302150	
2024	311940	327228	8,30%
2025	322047	337438	3,10%
2026	332481	320000	geschätzt
2027	343253		
2028	354375		
2029	365856		
2030	377710		
2031	389948		
2032	402582		
2033	415626		

6.2.2 Aufkommensprognose für den Flughafen München im Jahr 2033 (Prognoseergebnis einschließlich standortspezifischer Effekte)

Abbildung 6-4 zeigt das Ergebnis der Prognose für das Cargo-Aufkommen am Flughafen München.

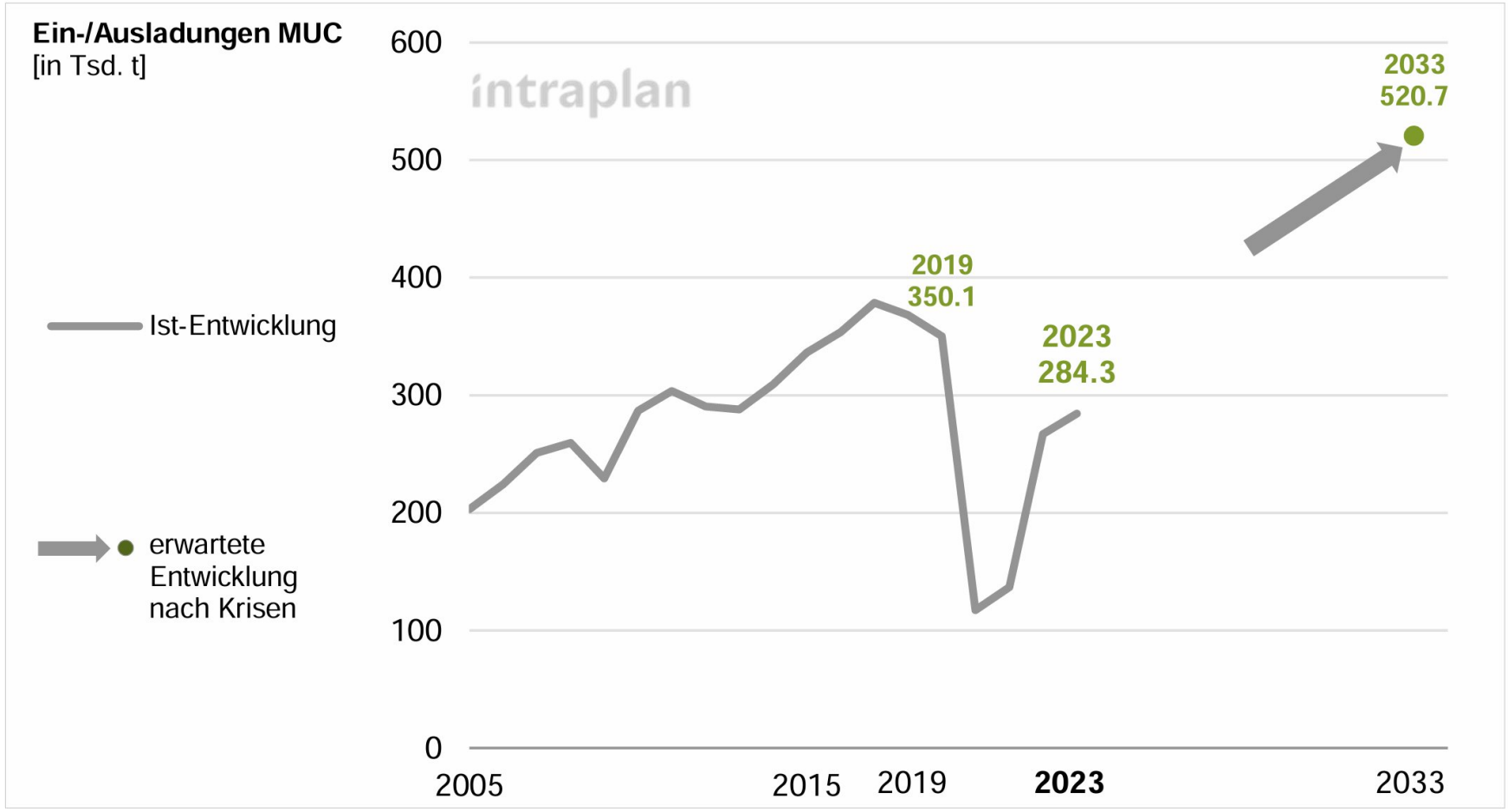


Abbildung 6-4 **Ergebnis der Prognose für das Cargo-Aufkommen am Flughafen München**

Langfristentwicklung im Anschluss an die noch andauernde Zeit akuter Krisen und Erholung der Luftverkehrswirtschaft

Bundesverwaltungsgericht

BESCHLUSS (210726)

Die Beschwerde des Klägers gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 30. Juli 2025 wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwerde verfahren auf 30 000 € festgesetzt.

Ihre Schreiben vom 21. August 2026 ff. (bisheriges Aktenzeichen: AR 5964/26 - Bund Naturschutz in Bayern e.V., Regensburg)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Schreiben vom 21.08.2026 ff. (bisheriges Aktenzeichen: AR 5964/26) sind nunmehr in das Verfahrensregister unter dem Aktenzeichen 1 BvR 2819/26 eingetragen und der zuständigen Richterkammer zur Entscheidung vorgelegt worden.

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.
3. Die Gesellschafterversammlung begrüßt und bekräftigt die Entscheidung der Geschäftsführung, von der bereits gegebenen Möglichkeit des Sofortvollzugs keinen Gebrauch zu machen vor einer gerichtlichen Überprüfung des Sofortvollzugs durch das oberste bayerische Verwaltungsgericht.
4. Die Gesellschafterversammlung begrüßt und bekräftigt das Konzept der Geschäftsführung, dass die Finanzierung der 3. Bahn ausschließlich durch die FMG erbracht werden soll und keine zusätzlichen Steuergelder verwendet werden.
5. Die Gesellschafterversammlung stimmt zu, die Geschäftsführung zu ermächtigen, die notwendigen Maßnahmen im Zuge der gerichtlichen Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses sowohl im Sofortvollzug wie auch im Hauptsacheverfahren vorzunehmen, um eine schnellstmögliche Realisierung des planfestgestellten Vorhabens zu sichern.
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. Diese umfassen:
   - den Abruf der Planungsleistungen Block 2 bei den beauftragten Planern:
     - HOAI-Leistungsphase 6 vollumfänglich (Erstellung der technischen Leistungsbeschreibungen und Leistungsverzeichnisse)
   - die Sicherung von Lieferoptionen für die lieferzeitkritische Materialien bei den Versorgungsträgern unter Berücksichtigung der Lieferzeiten,
   - den Auflagenvollzug, insbesondere in den Bereichen Schallschutz, Entschädigung Übernahmeansprüche und naturschutzfachlicher Kompensation organisatorisch sicherzustellen und die Umsetzung vorzubereiten,
   - die Durchführung erforderlicher Änderungs- und Ergänzungsverfahren (z. B. für technische Änderungen bei Straßen, Vorfeld und Tunnelplanung) sowie die Vorbereitung der Besitzeinweisungsverfahren.
7. Die Gesellschafterversammlung bittet die Geschäftsführung, den seit langem geführten Dialog mit den von der dritten Start- und Landebahn Betroffenen in der Flughafenregion unvermindert fortzuführen und die berechtigten Anliegen der Bürgerinnen und Bürger mit den bewährten Instrumenten Nachbarschaftsbeirat und Umlandfonds weiterhin bestmöglich zu unterstützen.

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 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.

Punkt 3 Projekt 3. Start- und Landebahn

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:

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.

[redacted]

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

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 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. ……..

Prämissen für Investitionen

Prämisse	LFP 2023-30	LFP 2024-35
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
3. Bahn	• IBN: 2035 • Investitionsvolumen: 2,5 Mrd. € (inkl. Umlandfonds)	• Analog – Amerkung: Im Betrachtungszeitraum der LFP kommt es zu einem Mittelabfluss für die 3. Bahn in Höhe von ca. 1,5 Mrd. €
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Wurde im Prozess zum ewigen Baurecht vorgelegt.

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.“

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."

„Mit der heutigen Entscheidung wird aber nicht ausgeschlossen, dass bei Bedarf in fernerer Zukunft nach einem neuen Genehmigungsverfahren ein Pistenprojekt verfolgt wird."

Grundlage für Wachstum am Flughafen München geschaffen

20.05.2026

Der Flughafen München und Lufthansa haben heute die strategische Grundlage für weiteres Wachstum geschaffen. Mit der Unterzeichnung des “Memorandum of Understanding“(MoU) wurde der Start für die Planung eines Ausbaus des Terminal 2 gegeben und die Zusammenarbeit beider Unternehmen bis 2056 vertieft. Die Vereinbarung ermöglicht perspektivisch die Erweiterung der Lufthansa Langstreckenflotte am Standort München.

Durch den geplanten Ausbau des Satelliten am Terminal 2 durch einen sogenannten „T-Stiel“ würden zehn weitere Positionen für Langstreckenflugzeuge mit einer Kapazität um bis zu zehn Millionen Passagiere jährlich geschaffen. Lufthansa kann ihre Langstreckenflotte am Standort München dadurch perspektivisch erweitern und mehr Qualität und Service bieten, was den Flughafen München als internationales Drehkreuz im Rahmen der bestehenden Bahnkapazitäten weiter stärkt. Die mögliche Inbetriebnahme ist für **2035** vorgesehen.

Die bestehende Partnerschaft zwischen dem Flughafen München und Lufthansa bildet seit 2003 die Grundlage für den Erfolg des Standorts. Mit der Inbetriebnahme des Terminal 2 im Jahr 2003 führen beide Unternehmen ein bis heute einzigartiges Joint Venture fort.

Lufthansa und Flughafen München verzichten bei Ausbau auf dritte Startbahn

Trotz Krisen und Konflikten investieren Lufthansa und der Flughafen München Milliarden in den Ausbau des Terminals 2. Für zusätzliche zehn Millionen Passagiere soll dabei sogar auf eine umstrittene dritte Startbahn verzichtet werden können.

Dass durch die Neubaupläne am Terminal 2, mit dem der Satellit über eine unterirdische Bahn verbunden ist, die Diskussion um eine dritte Startbahn neu entfacht werden könnte, glaubt Jost Lammers, Geschäftsführer des Flughafens, aber nicht. **Bei der Präsentation der Neubaupläne im Biergarten des Airbräus im Airport Center am Mittwochvormittag sagte Lammers, es werde keine zusätzliche Startbahn benötigt, um das prognostizierte Wachstum beim Fluggastaufkommen bewältigen zu können.** Das „Zwei-Bahn-System“ – also Starts und Landungen auf den bestehenden zwei Start- und Landebahnen – könne ein Plus von zehn Millionen Fluggästen im Jahr abwickeln, so der Flughafen-Chef.

SZ 230726

Die Abendzeitung schreibt am 23. Juli 2026: "

" Die Fluggesellschaft will demnach mindestens zehn neue Langstreckenflugzeuge in München stationieren und nach der für 2035 geplanten Eröffnung des Zusatzbaus von München aus eine ganze Reihe weiterer Ziele in Übersee anfliegen. **Der von den Umlandgemeinden abgelehnte Bau einer dritten Startbahn ist dafür nach Lammers' Worten nicht notwendig."**

Im Freisinger Tagblatt schreibt am 23. Juli 2026 Dieter Priglmeir "**Ob die Erweiterung des T-Stiels auch ohne dritte Startbahn komme? Diese Frage beantwortete Lammers „mit einem klaren Ja.“**

Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen München
Entspricht etwa der Lärmbelastung von 2019; Prognose 415.600 Bewegungen (damals waren es 417.138)
Mit einer 3. Startbahn und dann sicherlich wieder erfolgenden Subventionen würde die Kontur ganz anders aussehen. Damit soll der Bevölkerung wohl einmal mehr Sand in die Augen gestreut werden.

ANLAGE 4/4 zu Drucksache 1/18
247. PA-Sitzung, 13.03.2018

Regionalplan München

Karte 2
Siedlung und Versorgung

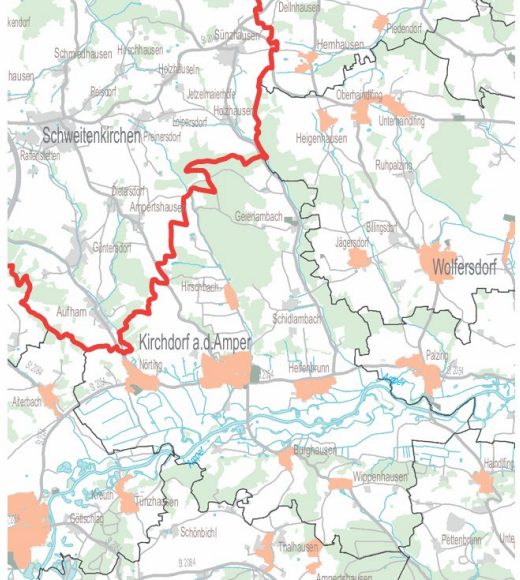
Tektur Lärmschutzbereich 2
(Flughafen München)

Maßstab 1 : 100 000

Kartengrundlage: Geobasisdaten
© Bayerische Vermessungsverwaltung
(http://www.geodaten.bayern.de)
Stand der Grundkarte: 2013

Bearbeiter: Regionsbeauftragter für die Region München
Kartographie: Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.1
Herausgeber: Regionaler Planungsverband München

Nachdruck und Vervielfältigung (auch auszugsweise) nur mit Genehmigung des Herausgebers.



I. Festlegungen der Regionalplanung

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

Lärmschutzbereich zur Lenkung der Bauleitplanung gemäß Karte 2 Siedlung und Versorgung vom 02.02.1987

- Zone A
- Zone B
- Zone C
- Innere Teilzone Ci

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellungen

keine Darstellung

c) Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

- Regionsgrenze

II. Bestehende Nutzungen und Festsetzungen

Siedlungsflächen

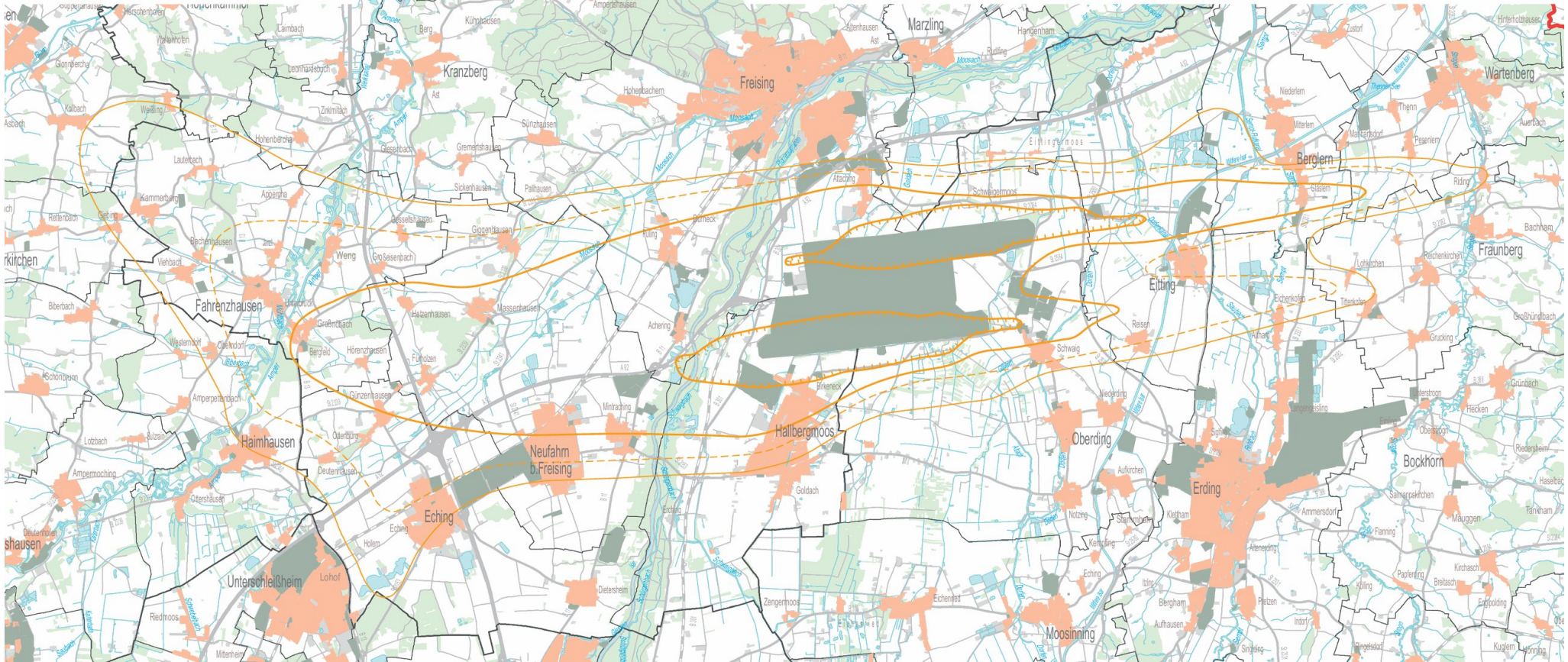
durch genehmigte Flächennutzungspläne ausgewiesene Flächen; Erhebung: Juli 2017

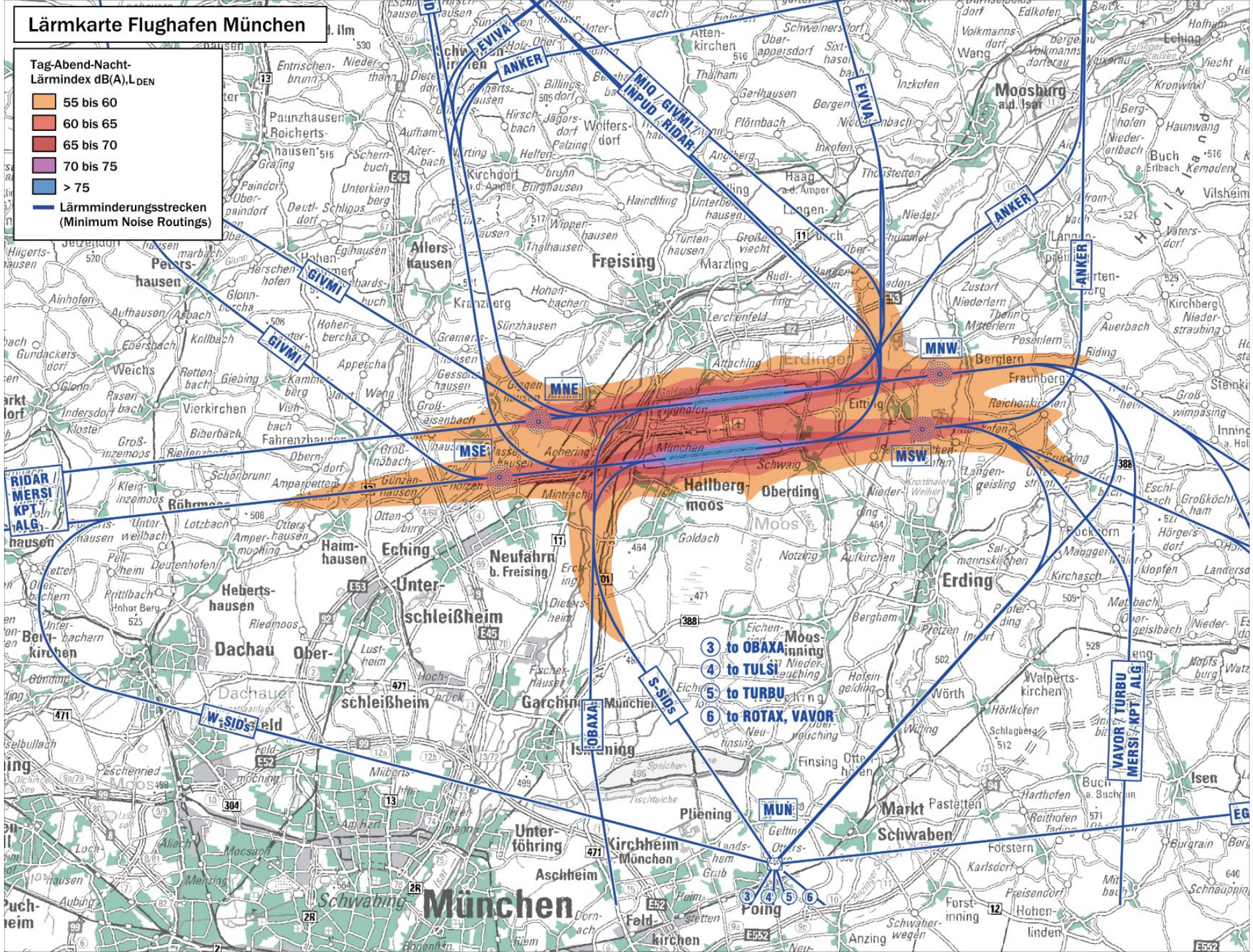
- Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Gemeinbedarfsfläche und Sonderbaufläche (ausgenommen gewerblich genutzte Sonderbaufläche)
- Gewerbliche Baufläche, Ver- und Entsorgungsfläche und Industriegebiet (einschließlich gewerblich genutzte Sonderbaufläche)

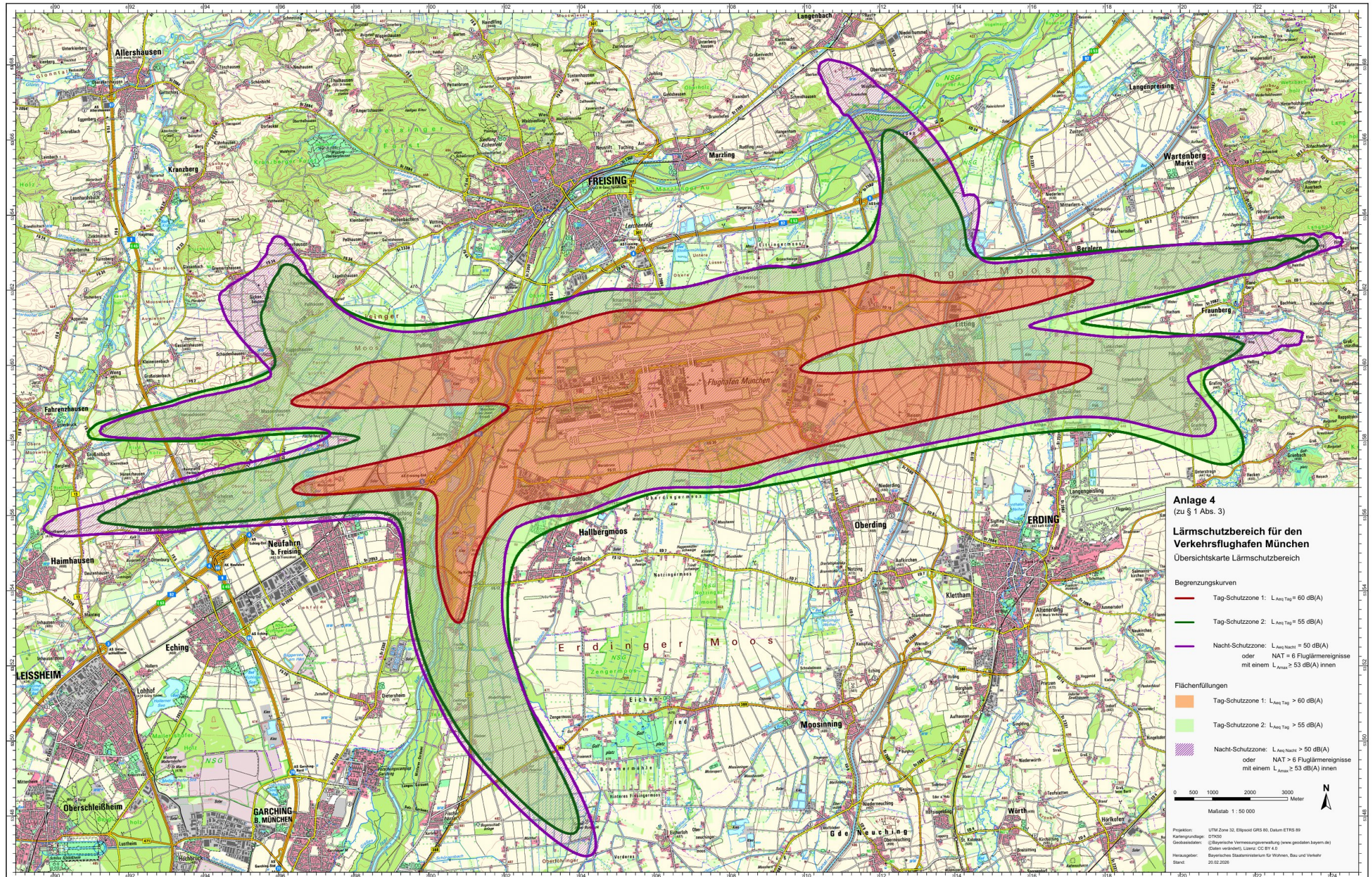
III. Zusätzliche Darstellungen

Grenzen

- Grenze des Regierungsbezirkes
- Grenze der kreisfreien Stadt und des Lankreises
- Grenze der Gemeinde




Lärmkarte Flughafen München
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex dB(A), L_{DEN}
55 bis 60
60 bis 65
65 bis 70
70 bis 75
> 75
Lärmminderungsstrecken (Minimum Noise Routings)
EVIVA
ANKER
MIO / GIVMI / INPUD / RIDAR
GIVMI
RIDAR / MERSI / KPT / ALG
W-SIDS
OBAXA
S-SIDS
VAVOR / TURBU / MERSI / KPT / ALG
MNE
MNW
MSE
MSW
MUN
3 to OBAXA
4 to TULSI
5 to TURBU
6 to ROTAX, VAVOR
München
Freising
Erding
Dachau
Garching
Ismaning
Pliening
Poing
Moosburg a.d. Isar
Hallbergmoos
Eching
Neufahrn b. Freising
Unterschleißheim
Oberschleißheim
Haimhausen
Hebertshausen
Allershausen
Petershausen
Kranzberg
Attenkirchen
Wang
Inkofen
Haag a.d. Amper
Langenpreising
Markt Schwaben
Aschheim
Unterföhring
Kirchheim München
Feldkirchen
Schwaben
Forstern
Isen
Buch a. Erlbach
Vilsheim
Holzland


Allershausen
Kranzberg
FREISING
Marzling
Langenbach
Langenpreising
Wartenberg Markt
Berglern
Fraunberg
Fahrenzhausen
Haimhausen
Neufahrn b. Freising
Eching
LEISSHEIM
Lohhof
Dietersheim
Oberschleißheim
GARCHING B. MÜNCHEN
Hochbrück
Hallbergmoos
Goldach
Notzing
Oberding
ERDING
Klettham
Altenerding
Langengeisling
Moosinning
Gde Neuching
Wörth
Hörlkofen
Flughafen München
Erdinger Moos
Anlage 4
(zu § 1 Abs. 3)
Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen München
Übersichtskarte Lärmschutzbereich
Begrenzungskurven
Tag-Schutzzone 1: L Aeq Tag = 60 dB(A)
Tag-Schutzzone 2: L Aeq Tag = 55 dB(A)
Nacht-Schutzzone: L Aeq Nacht = 50 dB(A)
oder NAT = 6 Fluglärmereignisse
mit einem L Amax ≥ 53 dB(A) innen
Flächenfüllungen
Tag-Schutzzone 1: L Aeq Tag > 60 dB(A)
Tag-Schutzzone 2: L Aeq Tag > 55 dB(A)
Nacht-Schutzzone: L Aeq Nacht > 50 dB(A)
oder NAT > 6 Fluglärmereignisse
mit einem L Amax ≥ 53 dB(A) innen
0 500 1000 2000 3000 Meter
N
Maßstab 1 : 50 000
Projektion: UTM Zone 32, Ellipsoid GRS 80, Datum ETRS 89
Kartengrundlage: DTK50
Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de) (Daten verändert), Lizenz: CC BY 4.0
Herausgeber: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Stand: 20.02.2026

Verordnungsentwurf der Staatsregierung

Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen München (Fluglärmschutzverordnung München MUC – FluLärmV MUC)

Begründung

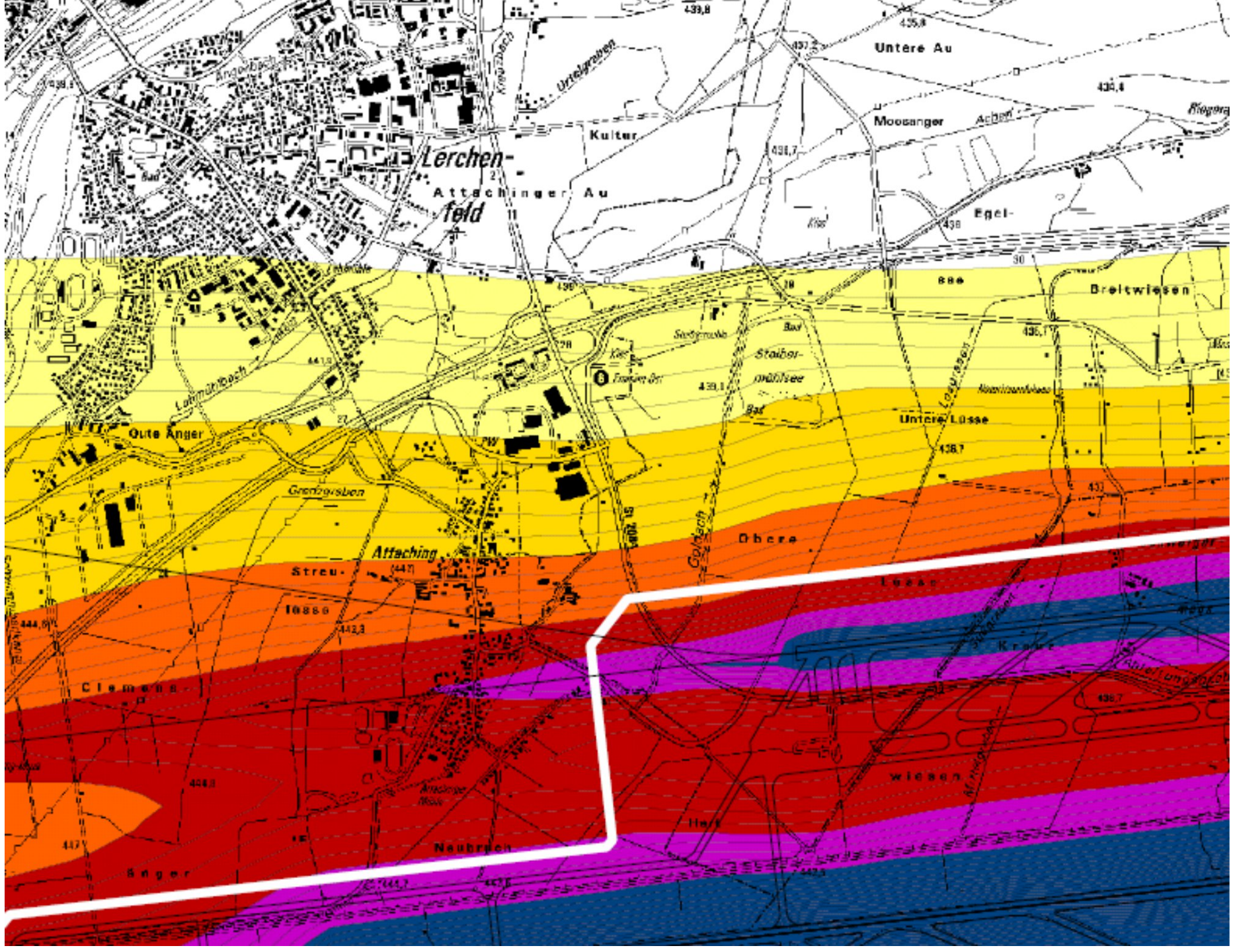
„In diesem Sinne wurde 2023 das Verfahren zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs eingeleitet. **Der Festsetzung zugrunde liegen eine von externen Experten erstellte Luftverkehrsprognose,** Daten über den voraussehbaren Flugbetrieb, die von der Flugplatzhalterin gemäß § 11 Abs. 1 FluLärmG in Verbindung mit §§ 2, 3 der 1. FlugLSV ermittelt wurden sowie die von der Deutschen Flugsicherung GmbH übermittelten Daten zu den Flugverfahren und Flugstrecken. Sowohl die Luftverkehrsprognose als auch die hierauf aufbauenden Daten der Flugplatzhalterin wurden anschließend durch externe Experten qualitätsgesichert. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2033 angesetzt. Darauf aufbauend erfolgte die Berechnung sowie die kartographische Darstellung des Lärmschutzbereichs nach § 4 der 1. FlugLSV.“

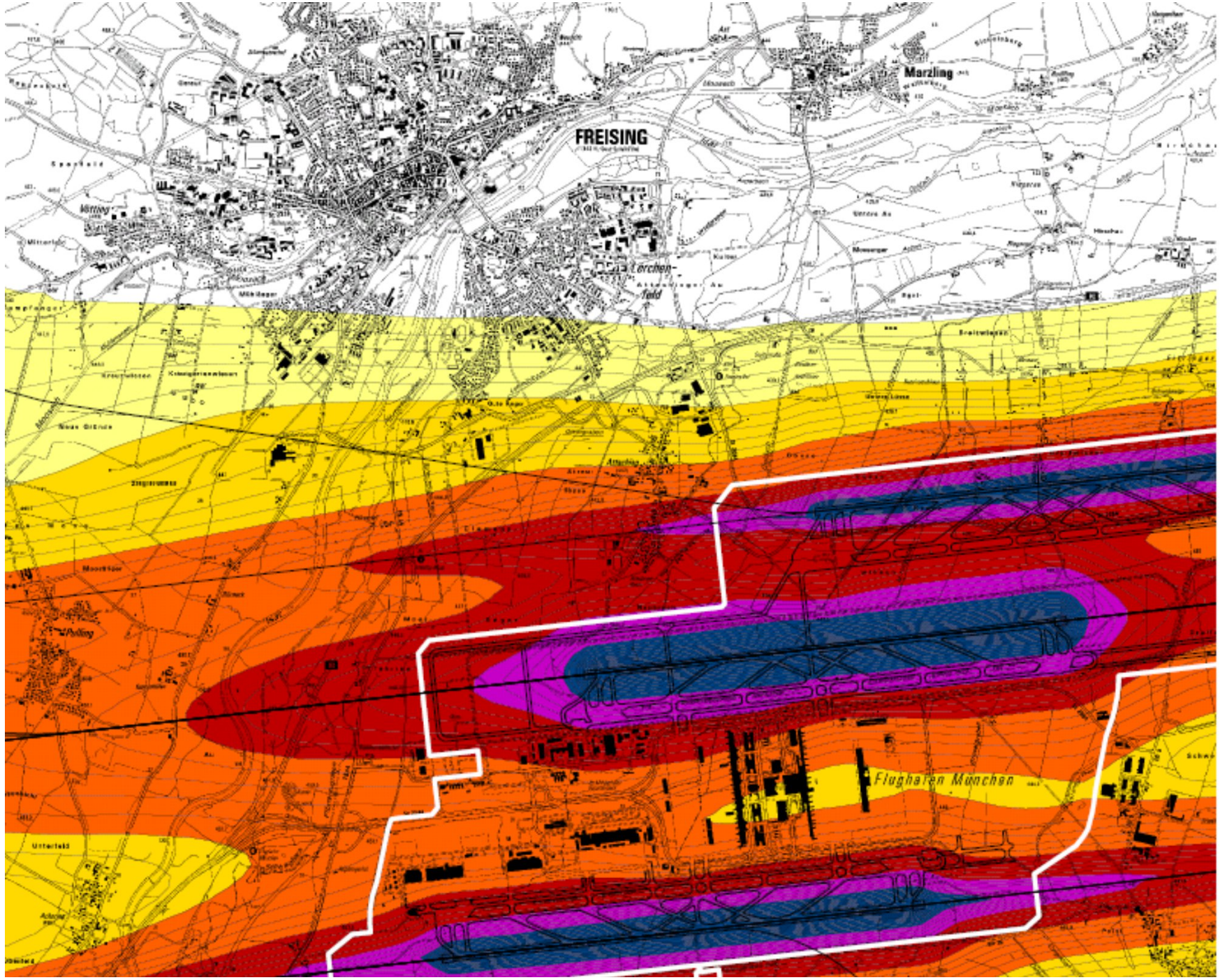
Bei der Sitzung der Fluglärmkommission am 31. Januar 2024 stand auf Initiative von Herbert Knur auch das Thema Festsetzung von Lärmschutzbereichen auf der Tagesordnung (Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, § 4 Festsetzung vom Lärmschutzbereichen). Diese soll nun in Angriff genommen werden und zwar für den Flughafen in der jetzigen Größenordnung (Zwei Bahnen). Interessant war hier die Aussage von Frau Dr. Ute Schinner-Stör, StMB, zu diesem Thema: Es sei nicht davon auszugehen, dass bis 2033 jemand auf einer 3. Startbahn fliegt.

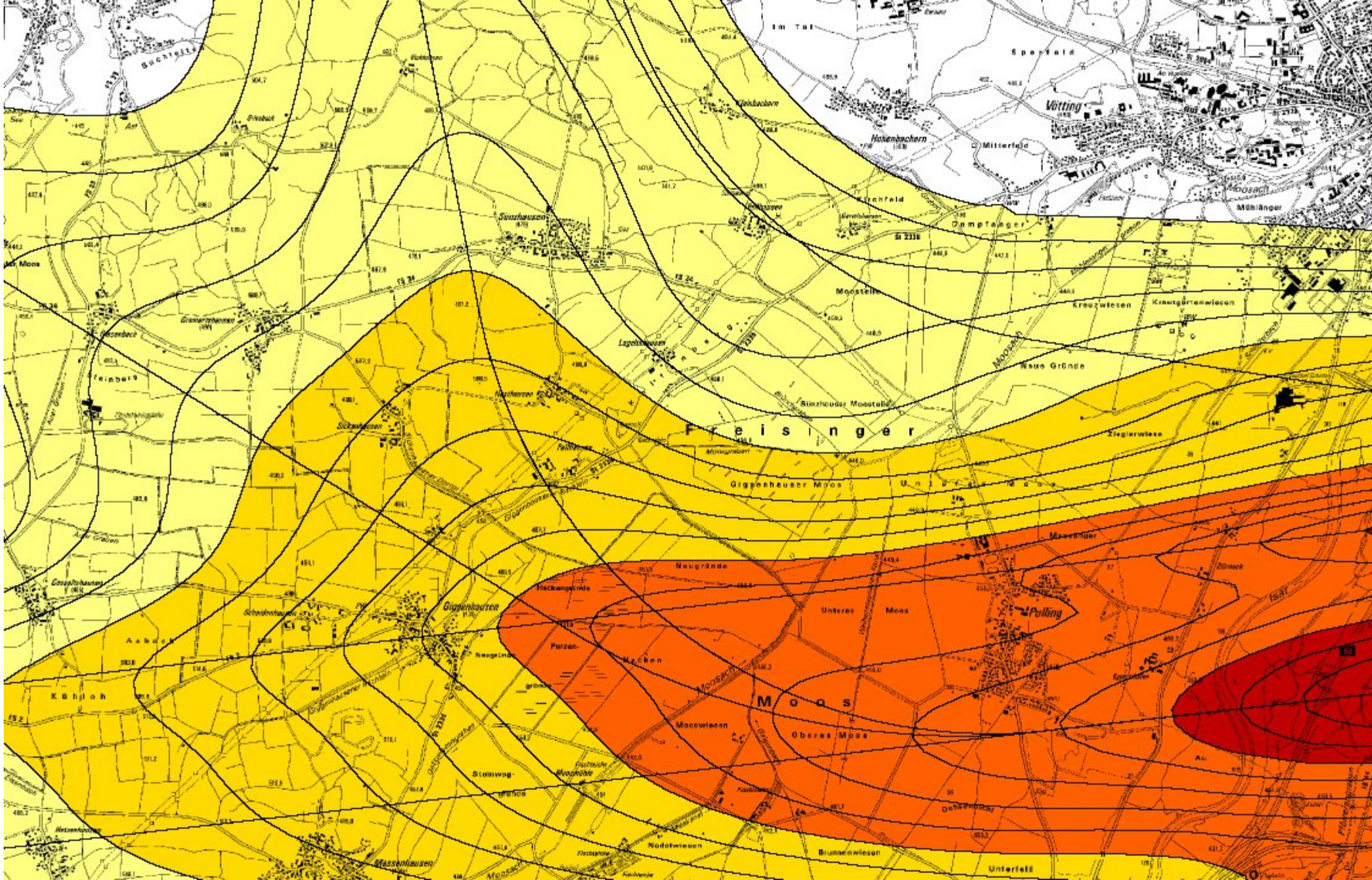
Bislang galt immer: "Flughafen München:

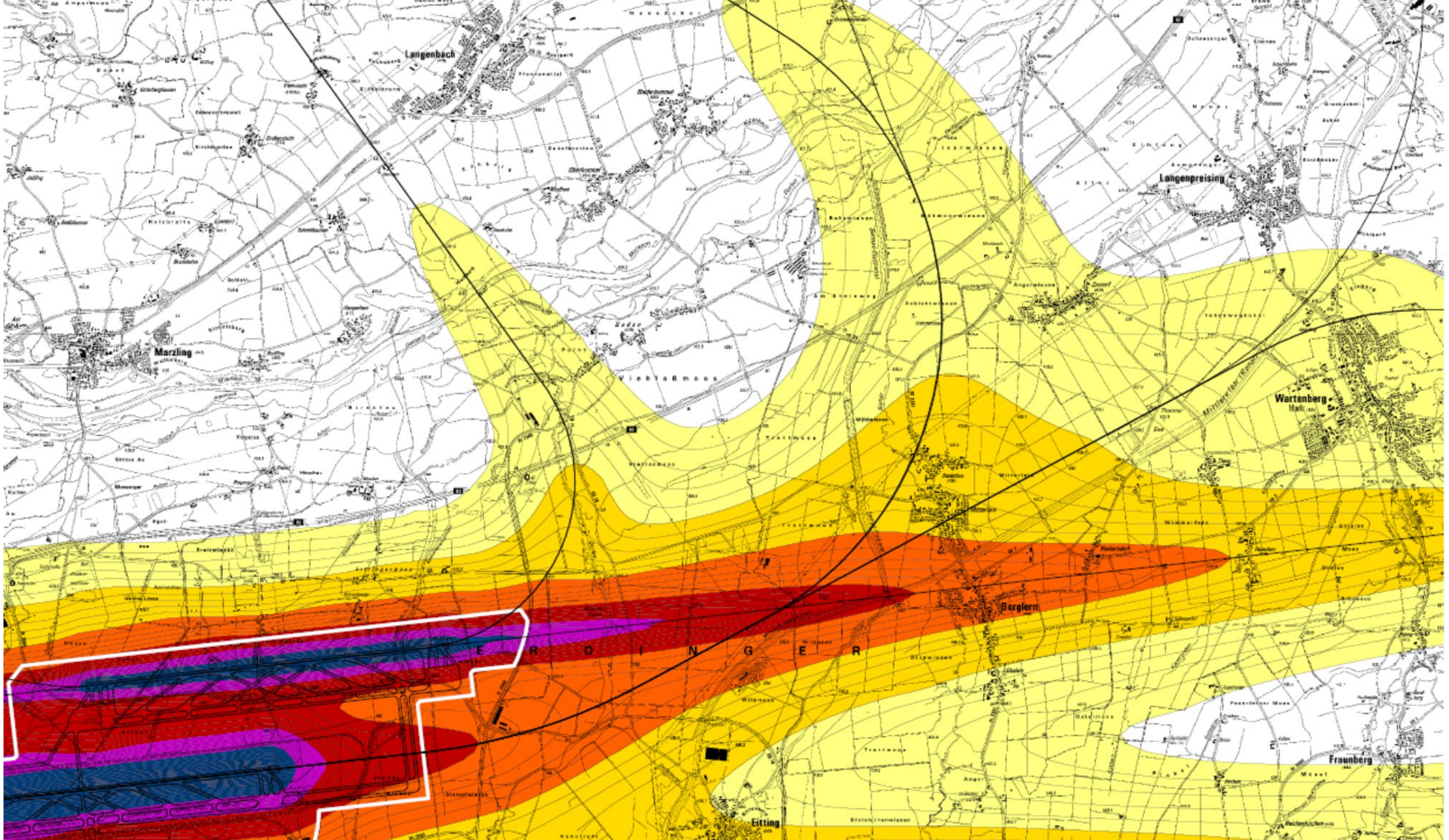
Gemäß § 4 Abs. 3 FlugLärmG soll für einen baulich wesentlich erweiterten Flugplatz der Lärmschutzbereich festgesetzt werden, sobald die Planfeststellung erteilt ist. Das Wort „soll“ ist als eingeschränktes Ermessen im Rahmen der Gesetzesvorgabe dahin gehend zu verstehen, dass die Festsetzung des Lärmschutzbereichs flexibel gehandhabt werden kann. In atypischen Fällen ist es daher auch zulässig, die Festsetzung erst zu einem Zeitpunkt vorzunehmen, der deutlich nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses liegt. Die Situation in München ist im Vergleich zu anderen Flughäfen ein atypischer Sonderfall: Hier wurde ein Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung eines Flughafens eingeleitet, der Planfeststellungsbeschluss ist nach diversen Klageverfahren bestandskräftig und die Entscheidung zum Bau ist noch nicht getroffen.“(06.06.2018 Bayerischer Landtag, Drucksache 17/18916)

Die folgenden sieben Folien stammen aus den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 2005


Untere Au
Moosanger
Kulter
Lerchen-
feld
Attachinger Au
Egel-
Breitwiesen
Untere Lösse
Alte Anger
Attaching
Obere
Löss
Streu-
Clemens
Anger
Neubruch
wiesen
Kreuz
Lehmbach
Staubersmühlsee
Goldach


FREISING
Marzling
Lerchenfeld
Flughafen München


Freisinger
Moos
Giggenhausen
Pulling
Vötting
Sportfeld
Mitterfeld
Hohenmächern
Moosach
Mühlanger
Dampfanger
Moosfeld
Kreuzwiesen
Kreutgärtenwiesen
Neue Gründe
Ziegelwiese
Giggenhauser Moos
Moosfilzer
Neugründe
Unteres Moos
Oberes Moos
Mooswiesen
Au
Nodolwiesen
Brunnenwiesen
Unterfeld
Aubach
Köhloh
Stollweg-grande
Massenhausen


Langenbach
Langenpreising
Marzling
Wartenberg
Berglern
Fraunberg
Eitting
E R D I N G E R

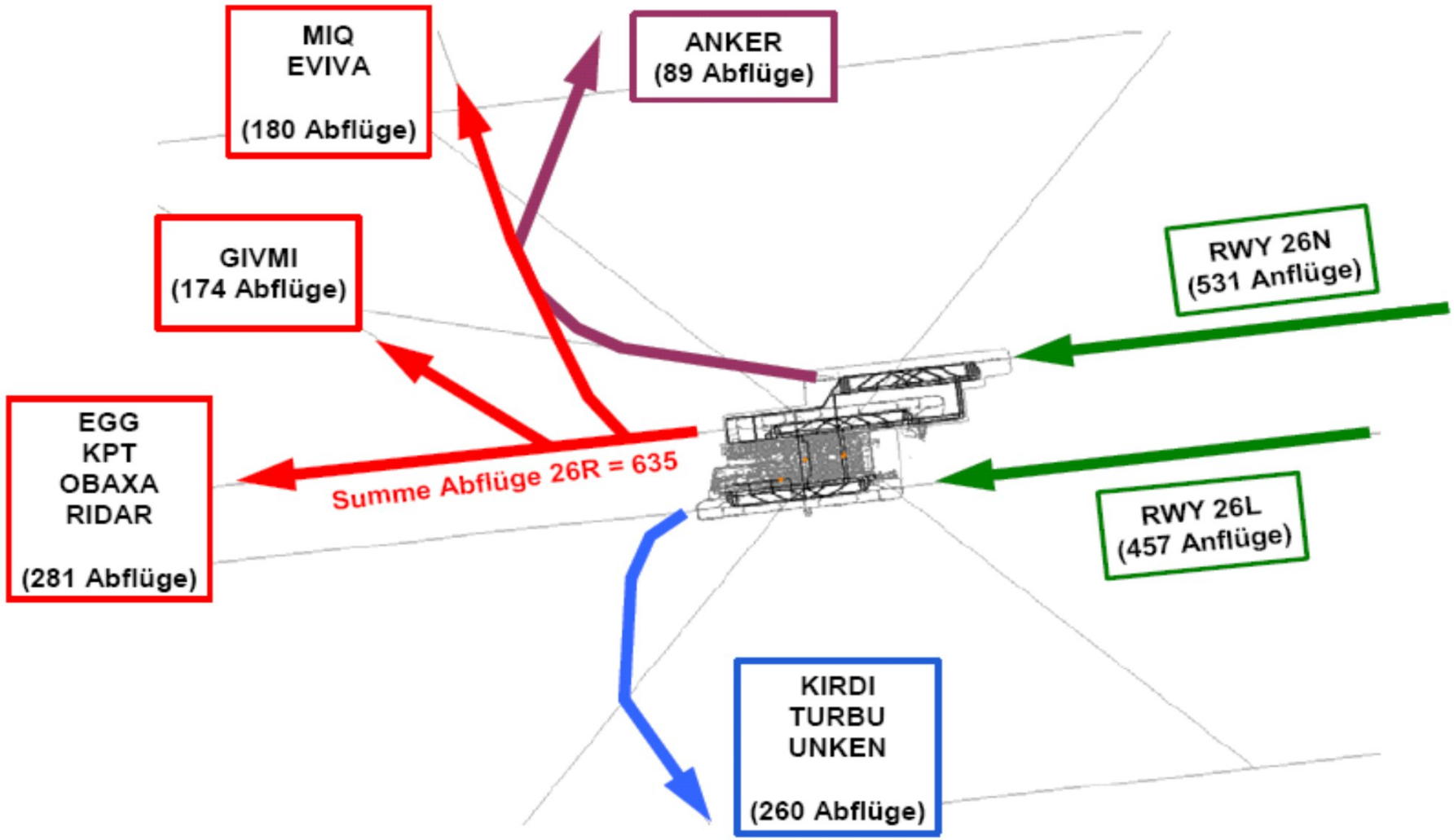


Abbildung 16: SID-Zuweisung im Simulationsflugplan der Bahnlage 5b – BR26

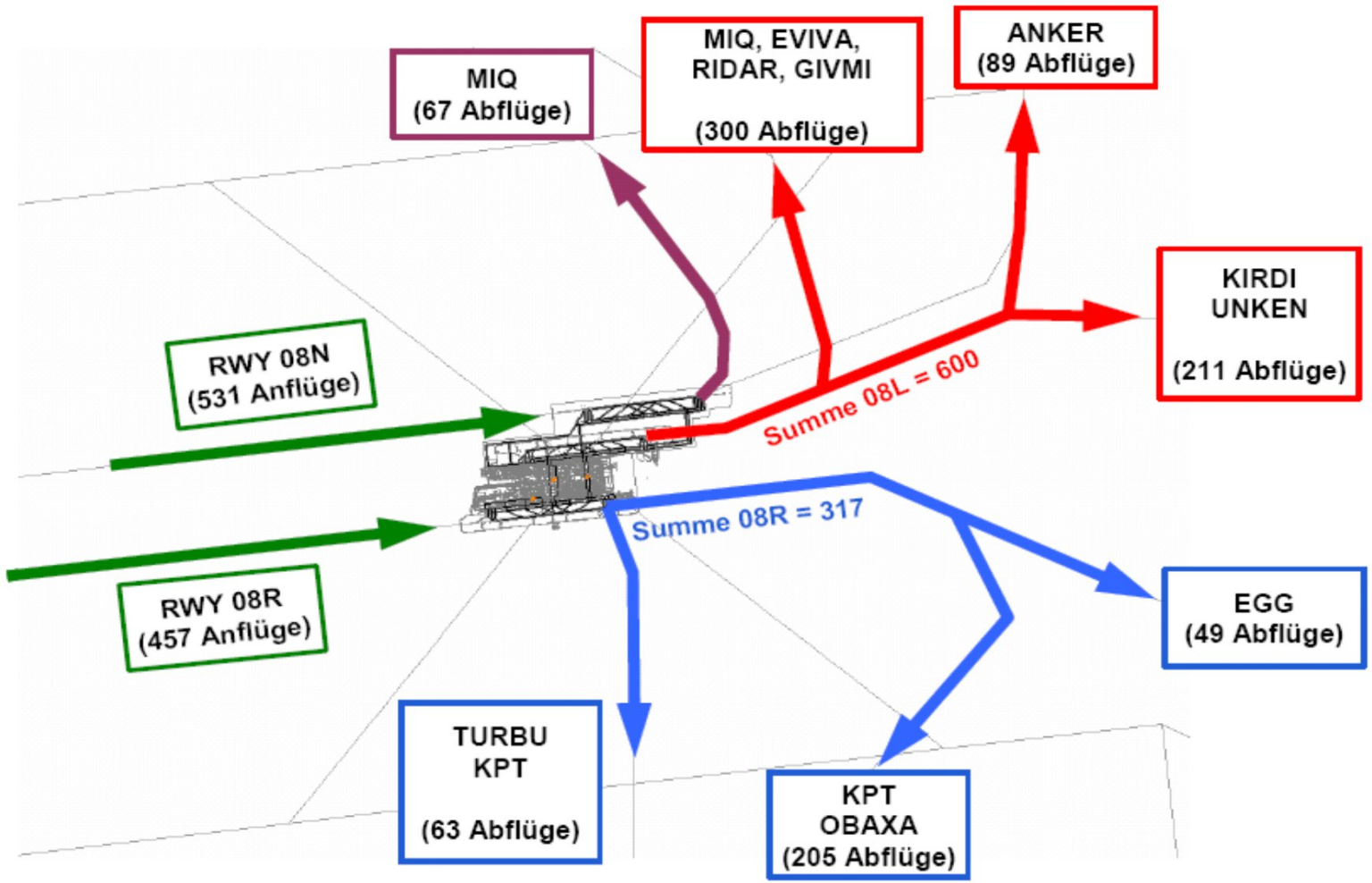
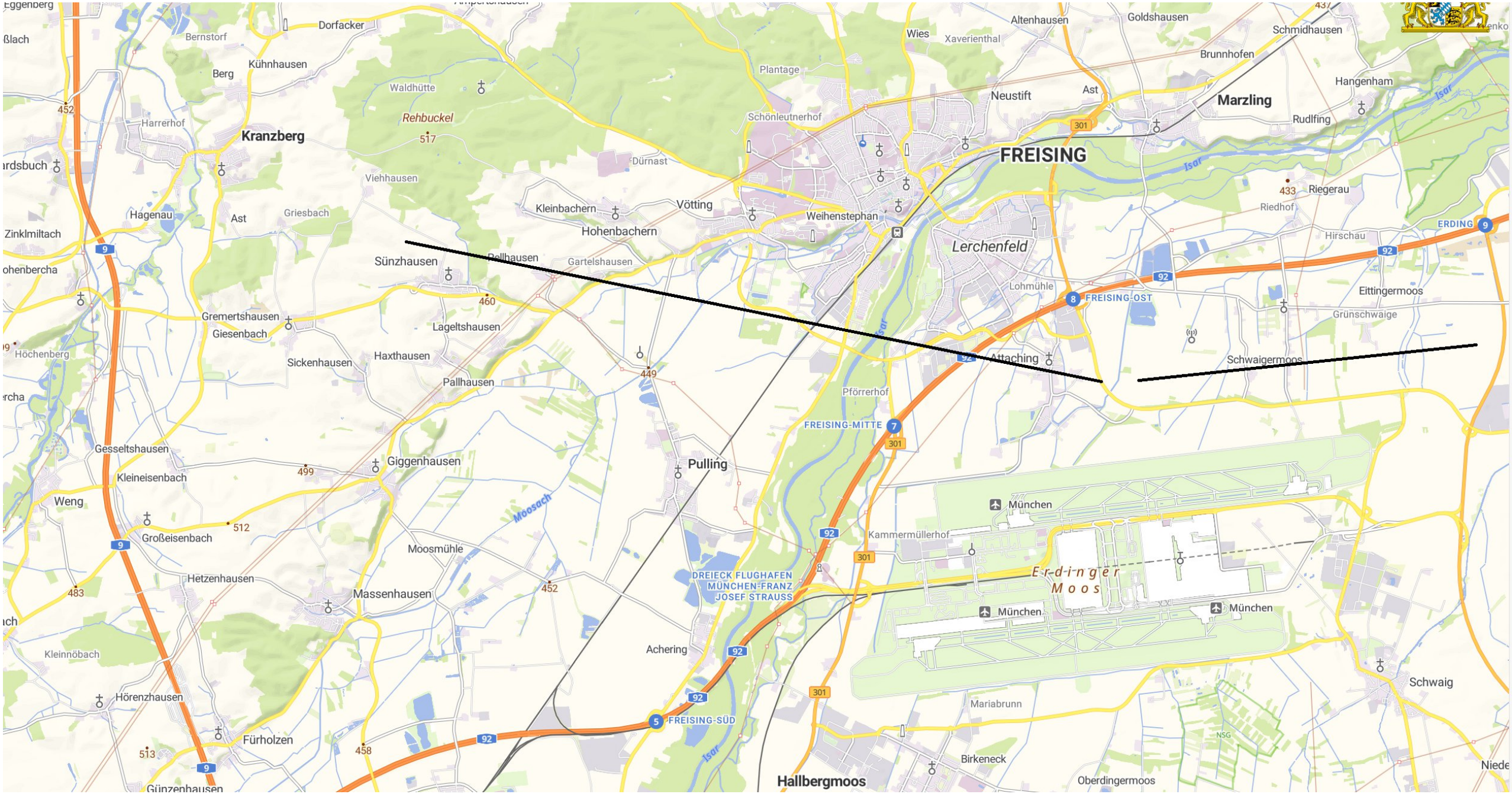
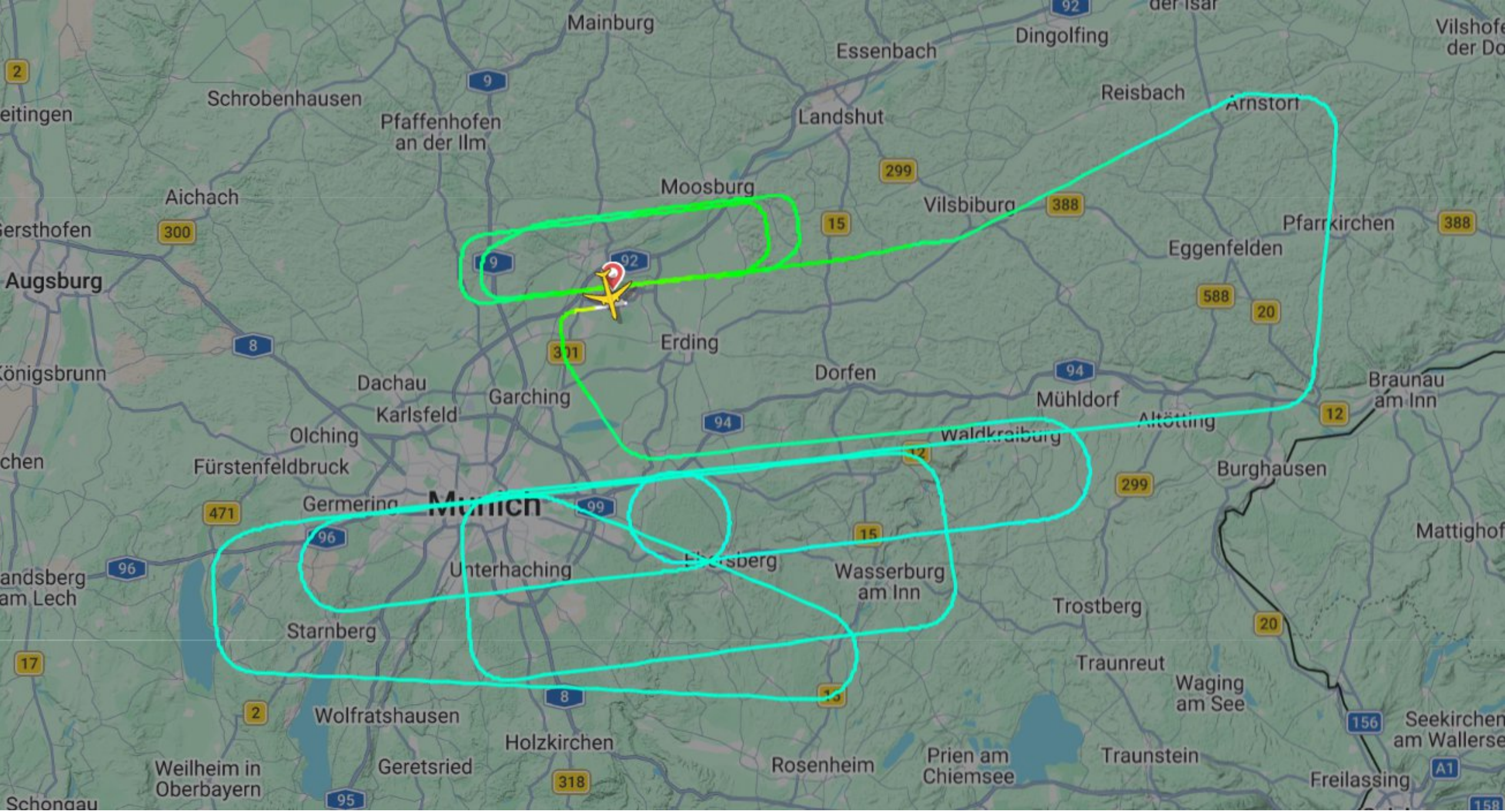


Abbildung 17: SID-Zuweisung im Simulationsflugplan der Bahnlage 5b – BR08


EVIVA1S
ANKER5S
ANKER6N
EVIVA1Q
ANKERxB EVIVAxB
MIQxB
GIVMI3Q MIQ6Q
GIVMI1xA MIQxA
GIVMI3E MIQ6E
ANKER5Q
ANKER5E
ANKERxA
GIVMI4W
MIQ5S
MIQ6N
GIVMI3S
26N ILS
26R ILS
26L ILS
08N ILS
08L ILS
08R ILS
KPT9N
KPT2S UNKEN7W KIRDI6W
EGG1W OBAXA1W
EGG1Q KIRDI5Q UNKEN6Q
EGG1E KIRDI5E UNKENxE
OBAXA1Q KPT7Q
OBAXA1E KPT9E
UNKEN1S OBAXA1S
KIRDI2S EGG1S
UNKEN8N KIRDI8N
EGG1N OBAXA1N
TURBUxE
UNKEN7W KIRDI6W
EGG1W OBAXA1W



Bayernatlas, eigene Skizze.



Flightradar 24; Vietnam-Airlines Flug VN 24 am 15. August, Fuel-dumping über München.

200	02.05.2026	Z	südliches Bayern / Tschechien	FL260-FL100	10t	medizinischer Notfall
201	09.06.2026	Z	mittleres Rheinland-Pfalz	FL210	49t	Electrical Failure
202	20.06.2026	M	mittleres Rheinland-Pfalz	FL180	34t	Technical issues with autothrottle system
203	29.06.2026	Z	südwestliches Bayern / südöstliches Baden-Württemberg	FL260	55t	technische Probleme
204	11.07.2026	Z	südliches Württemberg	FL150	74t	Fehlfunktion Klappen
205	15.08.2026	Z	südöstliches Bayern	FL090	60t	Luftnotlage nach Runway Excursion bei Start
206	21.08.2026	Z	südliches Rheinland-Pfalz	FL130	48t	Probleme mit Fahrwerk
207	30.08.2026	Z	westliches Bayern/ nordöstliches Baden-Württemberg	FL300	50t	Technische Probleme mit dem Wetterradar
208	08.09.2026	M	nördliches Schleswig-Holstein	FL70	1,8t	Birdstrike
209	11.09.2026	Z	südöstliches Mecklenburg-Vorpommern	FL360	30t	technische Probleme

Luftverkehrsteuer ab 1. Juli gesenkt

Entlastung von bis zu 11,40 Euro

Der Beschluss sieht vor, die Steuersätze für Kurz-, Mittel- und Langstrecken zwischen 2,50 Euro und 11,40 Euro je Fluggast zu senken. Konkret bedeutet das:

- Bei Kurzstrecken: von 15,53 Euro auf 13,03 Euro.
- Bei Mittelstrecken: von 39,34 Euro auf 33,01 Euro.
- Bei Langstrecken: von 70,83 Euro auf 59,43 Euro.

Homepage Bundesregierung, 1. Juli 2026

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