



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 31.03.2026

Flughafenausbau München

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|------|--|---|
| 1.a) | Wie wird sich die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München im Jahr 2026 voraussichtlich entwickeln? | 2 |
| 1.b) | Welche Prognosen liegen für die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen München für die Folgejahre vor? | 2 |
| 1.c) | Unter welchen Prämissen wurde die Prognose erstellt? | 2 |
| 2.a) | Besteht aus Sicht der Staatsregierung zum aktuellen Zeitpunkt der Bedarf für eine dritte Start- und Landebahn am Flughafen München? | 3 |
| 2.b) | Falls nein, was vermutet die Staatsregierung, bis zu welchem Zeitpunkt ein Bedarf bestehen wird? | 3 |
| 2.c) | Auf welcher Basis begründet die Staatsregierung ihre Einschätzung zum aktuellen und zukünftigen Bedarf für eine dritte Startbahn? | 3 |
| 3.a) | Hält die Staatsregierung am Ziel eines möglichen Baus der dritten Startbahn nach 2028 fest? | 3 |
| 3.b) | Was verspricht sich die Staatsregierung vom Bau einer dritten Startbahn? | 3 |
| 4.a) | Welchen Unternehmenswert hat das Baurecht für die dritte Startbahn? | 3 |
| 4.b) | Wie berechnet sich dieser Wert? | 3 |
| 5.a) | Mit welchen Investitions- und Unterhaltskosten rechnet die Flughafen München GmbH für das Projekt „dritte Startbahn“ mitsamt sämtlicher dafür notwendiger Infrastruktur? | 3 |
| 5.b) | Mit welchen jährlichen Erlösen durch eine dritte Startbahn rechnet die Flughafen München GmbH? | 3 |
| 5.c) | Was sind die Voraussetzungen (insbesondere Auslastung, Anzahl Flugbewegungen und Passagiere), um die geplanten Erlöse tatsächlich zu erzielen? | 4 |
| | Hinweise des Landtagsamts | 5 |

Antwort

des Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat auf Basis einer Stellungnahme der Flughafen München GmbH und zu den Fragen 1 a bis 3 b in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 27.04.2026

1.a) Wie wird sich die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München im Jahr 2026 voraussichtlich entwickeln?

Im Jahr 2025 betrug das Flugbewegungswachstum am Flughafen München gegenüber dem Vorjahr 3,1 Prozent, also knapp 10 000 Flugbewegungen. Im Jahr 2026 ist grundsätzlich von einem anhaltenden Wachstumstrend bei der Luftverkehrsnachfrage auszugehen. Aufgrund der aktuellen geopolitischen Ereignisse, insbesondere der Entwicklung in der Golfregion, kann für das laufende Jahr jedoch noch keine belastbare Einschätzung hinsichtlich der Verkehrsentwicklung gegeben werden.

1.b) Welche Prognosen liegen für die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen München für die Folgejahre vor?

1.c) Unter welchen Prämissen wurde die Prognose erstellt?

Die Fragen 1 b und 1 c werden aufgrund Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsprognose des Bundes vom Oktober 2024, die dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2040 zugrunde liegt, bestätigt, dass auch weiterhin und langfristig eine hohe Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen am Verkehrsflughafen München besteht. Sie erwartet im Jahr 2040 ein Aufkommen von 67,5 Mio. Passagieren (Verkehrsprognose, Band 5.1, S. 46 – Tabelle 4-5, vom Bundesministerium für Verkehr [BMV] veröffentlicht: www.bmv.de¹).

Entsprechend ist es nach Auffassung der Flughafen München GmbH (FMG) sachgerecht, auch von einem korrelierenden Anstieg der Flugbewegungen auszugehen. Die Prämissen, die Herleitung und das Ergebnis der Verkehrsprognose des Bundes sind aus Sicht der FMG fundiert und nachvollziehbar.

Zudem hat das zu dieser Thematik federführende Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mitgeteilt:

Im Rahmen des Verfahrens zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs für den Flughafen München wurde eine Verkehrsprognose für den Luftverkehr am Flughafen München im Jahr 2033 erstellt. Dazu wurde ein sogenanntes Datenerfassungssystem (DES) erarbeitet, das Grundlage der Berechnung des Lärmschutzbereichs ist. Die Prämissen ergeben sich aus der bundesweit verbindlichen „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb“ (AzD). Für 2033 war von einem Flugbetrieb auf dem vorhandenen Zweibahnssystem auszugehen, dies ist u. a. als Prämisse in die Verkehrsprognose eingeflossen. Im ersten Halbjahr 2026 werden die Mitglieder der Fluglärmkommission über die Ergebnisse der Verkehrsprognose für den Luftverkehr am Flughafen München im Jahr 2033 informiert.

1 <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>

- 2.a) Besteht aus Sicht der Staatsregierung zum aktuellen Zeitpunkt der Bedarf für eine dritte Start- und Landebahn am Flughafen München?**
- 2.b) Falls nein, was vermutet die Staatsregierung, bis zu welchem Zeitpunkt ein Bedarf bestehen wird?**
- 2.c) Auf welcher Basis begründet die Staatsregierung ihre Einschätzung zum aktuellen und zukünftigen Bedarf für eine dritte Startbahn?**
- 3.a) Hält die Staatsregierung am Ziel eines möglichen Baus der dritten Startbahn nach 2028 fest?**
- 3.b) Was verspricht sich die Staatsregierung vom Bau einer dritten Startbahn?**

Die Fragen 2 a bis 3 b werden aufgrund Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund des im Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen für die Legislaturperiode 2023–2028 vom 26. Oktober 2023 enthaltenen Moratoriums wird aktuell keine Veranlassung gesehen, zu den aufgeworfenen Fragestellungen Festlegungen zu treffen.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat im Übrigen mit Urteil vom 30. Juli 2025 erstinstanzlich bestätigt, dass die Frist nach §9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz entfallen ist. Die Aufgabe der bestehenden und gesicherten Rechtsposition eines staatlichen Unternehmens kommt nicht in Betracht. Dies hat auch der Landtag bestätigt (vgl. Drs. 19/3719).

- 4.a) Welchen Unternehmenswert hat das Baurecht für die dritte Startbahn?**
- 4.b) Wie berechnet sich dieser Wert?**

Die Fragen 4 a und 4 b werden aufgrund Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unternehmenswertbestimmend sind sowohl bestehendes Grundeigentum, Infrastrukturanlagen sowie Betriebsgenehmigungen als auch Entwicklungs- und Ausbauperspektiven eines Unternehmens, insbesondere auf Basis entsprechender Baurechte. Eine weitergehende aktuelle und projektbezogene Bewertung liegt nicht vor.

- 5.a) Mit welchen Investitions- und Unterhaltskosten rechnet die Flughafen München GmbH für das Projekt „dritte Startbahn“ mitsamt sämtlicher dafür notwendiger Infrastruktur?**
- 5.b) Mit welchen jährlichen Erlösen durch eine dritte Startbahn rechnet die Flughafen München GmbH?**

5.c) Was sind die Voraussetzungen (insbesondere Auslastung, Anzahl Flugbewegungen und Passagiere), um die geplanten Erlöse tatsächlich zu erzielen?

Die Fragen 5 a bis 5 c werden aufgrund Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten für ein Vorhaben beinhalten neben Kosten für die innerhalb des Flughafengeländes benötigte Verkehrsinfrastruktur auch Unterhaltskosten, die u. a. aus höheren Aufwendungen resultieren. Auf die Drs. 17/8080 wird verwiesen; eine aktuelle Bewertung zu Kosten bzw. Erlösen in Zusammenhang mit diesem Projekt liegt nicht vor. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Flughafen München zur Refinanzierung von Flughafeninfrastrukturanlagen und -einrichtungen nach § 19b Luftverkehrsgesetz Flughafenentgelte erhebt, die nach den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich kostenbezogen auszugestalten sind.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.