



Empfangsbekanntnis
Flughafen München GmbH
Konzernerinheit Recht
Nordallee 25
85326 München

Bearbeitet von Peter Schrödinger	Telefon / Fax +49 (89) 2176-2375 / -2979	Zimmer 1414	E-Mail luftamt@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom 30.11.2011	Unser Geschäftszeichen 25-33-3721.1-MUC-7-11-101	München, 11.01.2012

**Verkehrsflughafen München;
Betriebsanlagen für das Personentransportsystem (PTS) zwischen Terminal 2 und Satellitengebäude**

Anlagen:

- 1 Satz Antragsunterlagen (2 Ordner)
- 1 Empfangsbekanntnis
- 1 Kostenrechnung

- bitte ausgefüllt zurück -

Auf den Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 30.11.2011 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gemäß § 8 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl I S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.08.2010 (BGBl I S. 1126), zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Planfeststellungsbeschluss vom 18.10.2011, Az. 25-30-3721.1-MUC-4-11-100 (100. ÄPG), folgenden

101. Änderungsbescheid – Plangenehmigung:
(101. ÄPG)

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München

U4/U5 Lehel
Tram 17/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 (89) 2176-0

Telefax
+49 (89) 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de

Internet
www.regierung-oberbayern.de



A Verfügender Teil

I Genehmigung des Plans

Der Plan „Betriebsanlagen für das Personentransportsystem (PTS) zwischen Terminal 2 und Satellitengebäude“ wird nach Maßgabe des in Ziffer A.II bezeichneten Umfangs und den in Ziffer A.III verfügbaren Nebenbestimmungen zugelassen.

Diese Plangenehmigung schließt folgende nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen ein:

- Plangenehmigung nach § 28 Abs. 1a PBefG.

Damit wird der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (PFB MUC) wie folgt geändert:

II Einfügungen in Abschnitt I(2) (Sonstige Zulassungen) PFB MUC

In Abschnitt I(2) PFB MUC wird folgender Teil eingefügt:

„Betriebsanlagen für das Personentransportsystem (PTS) zwischen Terminal 2 und Satellitengebäude

1. Der Bau der Betriebsanlagen für das unterirdische Personentransportsystem (ähnliche Bahn besonderer Bauart i. S. d. § 4 Abs. 2 PBefG) zwischen dem Terminal 2 und dem Satellitengebäude wird genehmigt (§ 28 Abs. 1a PBefG).
2. Die Genehmigung gilt für ortsfeste Bestandteile des PTS, insbesondere Fahrweg, Bahnsteige, Steuerungs-, Stromversorgungs- und Überwachungseinrichtungen.

Die in den in Ziffer 3.1 aufgelisteten Plänen enthaltenen Angaben über brandschutztechnische Bauteilqualitäten (Brandschutzqualitäts-

ten der Türen; Feuerwiderstandsklassen) werden von der Genehmigung nicht erfasst.

3. Der Genehmigung liegen folgende Pläne und Unterlagen zugrunde:

3.1. Pläne (vom 18.11.2011)

- Lageplan M 1 : 1000 vom 18.11.2011
- Grundriss Ebene 01 -PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 02 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 02 - PTS Planausschnitt 55, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 03 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 03 - PTS Planausschnitt 55, M 1 : 200
- Grundriss Zwischenebene 03 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 04 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 05 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 06 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 07-PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Dachaufsicht - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Schnitt F-F - PTS, M 1 : 200
- Schnitt G-G - PTS, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 02 - PTS Planausschnitt 07
- Grundriss Ebene 03 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Grundriss Zwischenebene 03 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 04 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 05 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Dachaufsicht - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Schnitt Y-Y - PTS, M 1 : 200
- Grundriss Tunnel Ebene 01 – PTS

3.2. Unterlagen:

- Erläuterungsbericht „Errichtung, Instandhaltung und Betrieb (optional) eines automatisierten, selbstfahrenden Personentransportsystems (PTS) am Flughafen München“ LV-Nr. H2226
- Gutachterliche Stellungnahme der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 30.11.2011 Nr. IS-BT1-MUC/kö zur Planung der brandschutztechnischen Maßnahmen des Personen-Transportsystems (PTS) am Flughafen München bezogen auf die Infrastruktur sowie die Brandwirkungen der Fahrzeugtechnik auf die Infrastruktur (mit Brandschutzplänen (E)bene 01 (P)lanausschnitt 54 Teil 1; E 02 P 54; E Z3 P 54; E 03 P 54; E 04 P 54; E 05 P 54; E 06 P 54; E 07 P 54; E 02; E Z3; E 03; E 04; E 05)

III **Änderungen in Abschnitt IV (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung) Ziffer 14.22 (Weitere Betriebsanlagen – Neuordnung Flugbetriebsfläche Ost/Passagierabfertigungsbereich Ost) PFB MUC**

1. Ziffer IV.14.22.1 erhält folgende Fassung:

„Personentransportsystem (PTS) zwischen Terminal 2 und Satellitengebäude“

2. Ziffer IV.14.22.1.3 wird gestrichen. Die bisherige Ziffer IV.14.22.1.4 wird die neue Ziffer IV.14.22.1.3.
3. Es wird folgende neue Ziffer IV.14.22.1.4 eingefügt

"14.22.1.4 Betriebsanlagen für das Personentransportsystem

14.22.1.4.1 Im Gefahrenfall hat eine Alarmierung von PTS - Betriebspersonal innerhalb von Wende- und Abstellanlagen sowie im Instandhaltungsbereich oder in Nebenräumen elektroakustisch und ggf. (je nach Arbeitsbereich) zusätzlich optisch zu erfolgen.

14.22.1.4.2 Im Zuge der Ausführungsplanung ist durch die FMG gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde eine technische Lösung zur Zustimmung vorzulegen, die für den Fall

einer Fahrzeugräumung eine vertikale Höhenlage zur Führung der vorgesehenen fahrwegbegleitenden Notgehwege, betriebsgerecht vorsieht.

- 14.22.1.4.3 Im Zuge der Ausführungsplanung sind durch die FMG technische Lösungen in Bezug auf die vorgesehene rauchdichte Abtrennung der Aufzugsschachtanlagen, welche vom Bahnsteigniveau des PTS in darüber liegende Ebenen führen, zu erarbeiten und der Technischen Aufsichtsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.
- 14.22.1.4.4 Im Zuge der Ausführungsplanung ist von der FMG eine detaillierte technische Lösung für die Ausführung der bahnsteigseitig vorgesehenen Türanlagen als seitlicher Abschluss der Fahrweeinhausung in den Stationsbereichen zu erarbeiten und der Technischen Aufsichtsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.
- 14.22.1.4.5 Die FMG hat ein ganzheitliches Brandschutzkonzept zu erstellen und der Technischen Aufsichtsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen, bevor der Antrag nach § 37 PBefG (Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs) gestellt wird.
- 14.22.1.4.6 Die Vorankündigung der Baumaßnahme gemäß Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) ist dem Gewerbeaufsichtsamt spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle zu übermitteln. Ebenso ist vor Einrichtung der Baustelle ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, welcher ggf. auch besondere Maßnahmen für besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der BaustellV enthält. Die schon während der Planung der Ausführung des Bauvorhabens zu erstellende Unterlage für spätere Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten (Inhalte gem. Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen RAB 32) ist ab Baubeginn zur Einsicht bereit zu halten.

- 14.22.1.4.7 Hinweise:
- 14.22.1.4.7.1 Für alle Bereiche, in denen sich Beschäftigte arbeitsbedingt aufhalten und möglichen Gefährdungen ausgesetzt sind, ist vor Aufnahme der Tätigkeit eine Gefährdungsbeurteilung gemäß § 3 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) durchzuführen und zu dokumentieren.
- 14.22.1.4.7.2 Die Fluchtwege der Beschäftigten sind gemäß ASR A2.3 „Technische Regeln für Arbeitsstätten; Fluchtwege und Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan“ sowie ASR A1.3 „Technische Regeln für Arbeitsstätten; Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ zu bemessen und zu gestalten.
- 14.22.1.4.7.3 Eine notwendige Sicherheitsbeleuchtung für Arbeitsbereiche ist grundsätzlich nach ASR A3.4/3 „Technische Regeln für Arbeitsstätten „Sicherheitsbeleuchtung, optische Sicherheitsleitsysteme“ auszuführen.“

IV Änderungen in Ziffer A.III (Nebenbestimmungen, Hinweise) des 60. Änderungsbescheids – Plangenehmigung vom 19.10.2000, Az. 315 FM-98/0-48/3

1. In Ziffer A.III.1 a) wird der letzte Satz gestrichen.
2. Die Ziffern A.III.1 b), A.III.1 c), A.III.1 d), A.III.1 f), A.III.1 g), A.III.1 h) und A.III.1 i), werden gestrichen.

V Kostenentscheidung

Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diese Plangenehmigung wird eine Gebühr i. H. v. 5.500,-- € festgesetzt.

Auslagen sind nicht angefallen.

B Sachverhalt**I Grundlagen****1 Derzeitige Sach- und Rechtslage**

Die FMG betreibt auf dem Vorfeld Ost des Flughafens München östlich des Terminals 2 eine Gepäcksortierhalle (GSH), deren Ausbau zu einem sog. Satellitengebäude fachplanungsrechtlich bereits genehmigt ist. Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - hat hierfür mit dem 65. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 15.03.2002 und dem 89. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 24.07.2009 den Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (PFB MUC) entsprechend geändert und die entsprechenden fachplanerischen Zulassungen ausgesprochen. Die Bauarbeiten für den Ausbau der GSH zum Satelliten haben im Herbst 2011 begonnen und werden voraussichtlich bis ca. 2015 andauern.

Bei dem künftigen Satellitengebäude handelt es sich um ein terminalähnliches Passagierabfertigungsgebäude, das im Gegensatz zu den beiden Terminals 1 und 2 jedoch über keine landseitige Anbindung verfügt. Die Erschließung des Satellitengebäudes für Passagiere und Gepäck kann flugbetriebsbedingt ausschließlich über das Terminal 2 und unterirdische Tunnelanlagen, die sich unter dem Vorfeld Ost befinden, sichergestellt werden. Eine dieser Tunnelanlagen wurde zur Aufnahme eines Personentransportsystems (PTS) konzipiert. Die hierzu erforderlichen Genehmigungen für die unterirdischen Teile der Betriebsanlagen eines PTS (Verlauf bzw. die Lage der Tunnel) einschließlich der hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Zulassungen (Bauwerke im Grundwasser) wurden bereits mit dem 59. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 03.01.2000 und dem 60. Änderungsbescheid – Plangenehmigung vom 19.10.2000 erteilt.

Nicht Gegenstand der bisherigen Genehmigungen ist die personenbeförderungsrechtliche Entscheidung über ein konkretes PTS-Betriebssystem sowie über die diesem PTS-Betriebssystem zuzuordnenden Betriebsanlagen. Es wurde lediglich verfügt, dass sich der Rohbau einschließlich der späteren Anlage und des Betriebs des PTS-Systems an den Vorgaben der BOStrab und dem dazu gehörenden Regelwerk zu orientieren habe. Ein abschließendes Zulassungsverfahren für

- Gutachterliche Stellungnahme der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 30.11.2011 Nr. IS-BT1-MUC/kö zur Planung der brandschutztechnischen Maßnahmen des Personen-Transport-Systems (PTS) am Flughafen München bezogen auf die Infrastruktur sowie die Brandwirkungen der Fahrzeugtechnik auf die Infrastruktur (mit Brandschutzplänen)

Pläne

(vom 18.11.2011)

- Lageplan M 1 : 1000 vom 18.11.2011
- Grundriss Ebene 01 -PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 02 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 02 - PTS Planausschnitt 55, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 03 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 03 - PTS Planausschnitt 55, M 1 : 200
- Grundriss Zwischenebene 03 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 04 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 05 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 06 - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 07-PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Dachaufsicht - PTS Planausschnitt 54, M 1 : 200
- Schnitt F-F - PTS, M 1 : 200
- Schnitt G-G - PTS, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 02 - PTS Planausschnitt 07
- Grundriss Ebene 03 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Grundriss Zwischenebene 03 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 04 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Grundriss Ebene 05 - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Dachaufsicht - PTS Planausschnitt 07, M 1 : 200
- Schnitt Y-Y - PTS, M 1 : 200
- Grundriss Tunnel Ebene 01 - PTS

Begründet wird das Vorhaben von der FMG damit, dass das PTS als leistungsfähige Verbindung zwischen Terminal 2 und Satellit und damit zur landseitigen Infrastruktur in Betrieb genommen werden solle, wenn der Ausbau der Gepäcksortierhalle zu einem Satellitengebäude für die Passagierabfertigung bis 2015 realisiert werde. Die FMG beabsichtige, den Passagiertransport mit einem automati-

sierten, selbstfahrenden, d.h. fahrerlosen System mit zwei Richtungsfahrbahnen zu bewerkstelligen. Dabei handele es sich in der ersten Ausbaustufe um 12 Einzelfahrzeuge (jeweils mit Eigenantrieb), die zu 3 Zügen mit jeweils 4 Wagen zusammengefügt würden. Jeder Wagen könne 89 Passagiere aufnehmen. Die Wagen liefen auf Räder in einer Betonwanne und würden über einen Mittelleiter innerhalb der Fahrspur mit Strom versorgt. Die Gesamtlänge des PTS werde sich auf ca. 700 m belaufen, wobei auf die Tunnelstrecke 382 m entfielen. Die beiden unterirdischen Bahnhöfe am Terminal 2 und am Satellitengebäude nähmen eine Länge von jeweils rund 50 m ein. Am westlichen Ende des PTS-Tunnels befände sich eine ca. 110 m messende Langkehre, am östlichen Ende seien das Wagendepot und die Instandhaltungseinrichtungen vorgesehen. Mit dem geplanten Betriebskonzept werde den luftsicherheitsrechtlichen Belangen Rechnung getragen, indem verschiedene Passagiergruppen (Schengen, Non-Schengen, clean, unclean) in den Zügen voneinander getrennt transportiert würden. Auf den Bahnsteigen werde eine Vermischung der Passagierströme durch entsprechende bauliche Trennungen verhindert.

C Verfahren

I Beteiligte Stellen

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern – hat zu dem Antrag folgende Stellen (Träger öffentlicher Belange) gehört:

Regierung von Oberbayern – Sachgebiet Ingenieurbau, Schienen- und Seilbahnen

Regierung von Oberbayern – Sachgebiet Personenbeförderung, Schienenverkehr

Regierung von Oberbayern – Gewerbeaufsichtsamt

Landratsamt Erding – Untere Bauaufsichtsbehörde

Flughafenfeuerwehr

Das **Gewerbeaufsichtsamt** hat mitgeteilt, dass eine Stellungnahme zu Belangen des Arbeitsschutzes und der Arbeitsstättenverordnung aufgrund fehlender diesbezüglicher Angaben in den Antragsunterlagen, z. B. zu Art, Anzahl, Beschaffenheit der Arbeitsplätze, Beschreibung der technischen Anlagen etc., nur eingeschränkt möglich, nach Baurecht aber auch nicht notwendig sei. Aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht wurden allgemeine Hinweise zur Gefährdungsbeurteilung nach der Arbeitsstättenverordnung, zu Fluchtwegen der Beschäftigten, zur Sicherheitsbe-

leuchtung für Arbeitsbereiche sowie zur Vorankündigung der Baumaßnahme nach der Baustellenverordnung gemacht.

Das **Sachgebiet Ingenieurbau, Schienen- und Seilbahnen (zugleich: Technische Aufsichtsbehörde)** hat mitgeteilt, dass – wie auch das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bestätigt – das zur Realisierung vorgesehene Personentransportsystem rechtlich als Straßenbahn zu qualifizieren und somit das Personenbeförderungsgesetz anzuwenden sei. Damit einhergehend habe die für das PTS erforderliche technische Genehmigung von der Technischen Aufsichtsbehörde eigenständig auf Grundlage der BOStrab zu erfolgen. Die vorgelegten Unterlagen erschienen weitestgehend schlüssig und vollständig, um aus Sicht der Technischen Aufsichtsbehörde eine gesamthafte technische und betriebliche Genehmigungsfähigkeit der Infrastrukturanlagen für das PTS erkennen zu können. Diese Genehmigungsfähigkeit wird auf Grundlage einer noch vorzulegenden und zu prüfenden Ausführungsplanung zu erfolgen haben, deren Detaillierungsgrad jenen der aktuell vorgelegten Genehmigungsplanung übertreffen müsse. Grundsätzlich hänge die Genehmigungsfähigkeit der Ausführungsplanung für die betrieblichen Infrastrukturanlagen jedoch von der nachweislichen Einhaltung der brandschutztechnischen Fahrzeug-Vorgabeparameter, so wie sie im Lastenheft der FMG und in der gutachterlichen Stellungnahme zur Planung der brandschutztechnischen Maßnahmen des PTS bezogen auf die Infrastruktur sowie die Brandwirkungen der Fahrzeugtechnik auf die Infrastruktur eingefordert und vorausgesetzt werde, ab. Eine tatsächlich mögliche Erfüllung dieser fahrzeugseitigen Brandschutz-Vorgabeparameter könne die Technische Aufsichtsbehörde auf Grundlage der hierzu aktuell vorliegenden Unterlagen nicht bewerten und müsse, um ein genehmigungsrechtlich positives Votum für die betrieblichen Infrastrukturanlagen abgeben zu können, die Erfüllung dieser Vorgaben als möglich unterstellen. Der dezidierte Nachweis hierzu habe durch die FMG im Zuge der Fahrzeugzulassung bei der Technischen Aufsichtsbehörde zu erfolgen. Die folgenden Grundsätze würden mindestens von der Technischen Aufsichtsbehörde fahrzeugseitig als erfüllbar vorausgesetzt, um eine Genehmigungsfähigkeit der beantragten betrieblichen Infrastrukturanlagen positiv beurteilen zu können:

- Ein von einem Brand betroffenes Fahrzeug muss immer die nächste Station erreichen; ein brandbedingtes Bremsen oder Halten im Tunnel ist technisch bzw. funktional auszuschließen.
- Die Fahrzeuge müssen mit einer Brandmeldetechnik ausgestattet sein, die eine sichere und schnelle Branderkennung ermöglicht sowie eine

Alarmierung und entsprechende Fahrzeugreaktion, hin zur sicheren Seite, automatisch auslöst.

- Die Fahrzeuge müssen mit einer Brandbekämpfungstechnik mindestens im Fahrgastraum ausgestattet sein, die die Brandunterdrückung auf eine Wärmefreisetzung von maximal 150 kW (z.B. Zündinitial Reisetasche) begrenzt. Diese Anlage muss nach maximal einer Minute Vorbrennzeit auslösen und mindestens bis zum Abschluss der Selbstrettungsphase in Betrieb sein.
- Die Werkstoffe der Fahrzeuge, insbesondere des Fahrzeuginnenraumes, sind entsprechend DIN 5510-2 oder gleichwertig auszuführen.

Für die Ausführungsplanung wurden von der Technischen Aufsichtsbehörde Auf-lagenvorschläge unterbreitet.

Das **Sachgebiet Personenbeförderung, Schienenverkehr** hat mitgeteilt, dass das PTS nach dem vorliegenden Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Innovation, Verkehr und Technologie vom 05.12.2011 als Straßenbahn zu qualifizieren sei. Das Vorhaben bestehe darin, in bereits genehmigte und errichtete unter- und überirdische Bauwerke die ortsfesten Bestandteile des Transportsystems wie Fahrweg, Bahnsteige, Steuerungs-, Stromversorgungs- und Überwachungseinrichtungen einzubauen. Neben den öffentlichen Belangen der Betriebssicherheit einschließlich des Brandschutzes, bau- und gewerberechtllicher Belange seien sonstige Belange Dritter nicht berührt. Bei Berücksichtigung der von der Technischen Aufsichtsbehörde und dem Gewerbeaufsichtsamt vorge-schlagenen Nebenbestimmungen oder Hinweisen, erscheine das Vorhaben ge-nehmigungsfähig.

Die **Flughafenfeuerwehr** hat mitgeteilt, dass die brandschutztechnischen Grundbedingungen in der bestehenden Gebäude-Rohbau-Situation im Brandschutz-konzept „PTS-Betriebshof“ des TÜV Nord vom 28.10.2003 sowie im Brandschutz-konzept „Satellit / Gepäcksortierhalle“ vom 22.01.2004 beschrieben und in den stattgefundenen Brandschutzrunden mit der Feuerwehr abgestimmt seien. Auf-bauend auf diesen Grundlagen seien die vom TÜV Süd aufgestellten Brand-schutztechnischen Maßnahmen im Gebäude, vgl. „gutachterliche Stellungnahme“ vom 30.11.2011 Pkt 5 ff schlüssig und würden mit getragen. Es werde empfohlen, dies als Basis für ein zu erstellendes Brandschutzkonzept „PTS“ heran zu ziehen.

Seitens des **Landratsamtes Erding** wurde im Wesentlichen mitgeteilt, dass die vorgelegten Planunterlagen teilweise von bereits genehmigten Grundrissplänen abweichen würden. Auch lägen in der gutachterlichen Stellungnahme der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 30.11.2011 erwähnte Unterlagen den Planun-terlagen nicht bei, so dass eine Äußerung zu möglichen Schnittstellenbetreffenhei-

ten nicht möglich sei, bzw. noch Zustimmungserfordernisse bestünden. Die gutachterliche Stellungnahme vom 30.11.2011 folge im Wesentlichen den brandschutztechnischen Nachweisen, die auch schon im Rahmen der Rohbauerstellung vom Landratsamt Erding, dort wo sie einschlägig waren (=Gebäudeteile gemäß BayBO), zum Bestandteil der Baugenehmigung erklärt worden seien. Beispielhaft seien hier die Bildung der Brandabschnitte, die Rettungswege und die Brandmeldeanlage genannt. Dort wo Erleichterungen und Abweichungen von bisherigen Festlegungen in den Brandschutznachweisen zugestanden worden seien, sei dies unter Abwägung sämtlicher vorhandener Komponenten und möglicher Auswirkungen auf benachbarte Bereiche sorgfältigst zu prüfen.

II Entscheidung im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – konnte nach pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) über den Antrag nach § 8 Abs. 2 LuftVG im Wege eines Plangenehmigungsverfahrens entscheiden.

Es liegt ein Vorhaben vor, das in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes fällt. Bei dem Terminal 2 und dem Satelliten handelt es sich um nach Luftrecht planfestgestellte Passagierabfertigungsanlagen, die – soweit es um den nicht-öffentlichen Bereich geht – nur von Flugpassagieren betreten und genutzt werden können. Derartige Einrichtungen, die in einem betrieblichen Zusammenhang mit dem Start- und Landebahnsystem und den darauf betriebenen Luftfahrzeugen stehen, gehören begrifflich zu einer Flugplatzanlage. Dies gilt ebenso für unselbständige Nebeneinrichtungen derartiger Passagierabfertigungsanlagen, die es den Passagieren erst ermöglichen, diese zu erreichen bzw. zu verlassen. Diese Funktion übernimmt das unterirdische PTS, mit dem es den Passagieren ermöglicht wird, den nicht landseitig erreichbaren Satelliten über das Terminal 2 zu erreichen bzw. zu verlassen. Ein oberirdischer Transport dieser Passagierströme, z. B. mit Omnibussen über das Vorfeld, kommt aufgrund der damit verbundenen großen Zahl an Kraftfahrzeugbewegungen nicht in Betracht, da sich dies nicht mit dem Betriebskonzept betreffend die Luftfahrzeuge vereinbaren lässt.

1 Keine Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei dem Vorhaben handelt es sich nicht um ein solches, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG).

Die tatbestandlichen Voraussetzungen der Nr. 14.12 Anlage 1 zum UVPG – Bau bzw. Änderung eines Flugplatzes – liegen nicht vor. Hiernach führt nur der Bau bzw. eine bauliche Änderung (§ 3e UVPG) von Flugbetriebsanlagen, die die luftseitige und technische Kapazität eines Flugplatzes bestimmen, zu einer UVP-Pflicht. Die Errichtung und der Betrieb eines PTS, mit welchem Flugpassagiere im landseitigen Bereich zu bzw. von den Luftfahrzeugen gebracht werden, hat keine derartigen Auswirkungen.

Eine nach § 3e Abs. 1 Nr. 2, § 3c Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 Anlage 1 zum UVPG – Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen – durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann. Unter Berücksichtigung der bei der Vorprüfung des Einzelfalls nach Anlage 2 zum UVPG zu betrachtenden Kriterien bzw. Schutzgüter kann nach Einschätzung des Luftamtes davon ausgegangen werden, dass von den Betriebsanlagen des PTS keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen. Das Vorhaben wird innerhalb einer bereits errichteten Stahlbetonumhüllung bzw. innerhalb von nach Luftrecht planfestgestellten Bauflächen, die von vollständig versiegelten, ebenfalls bereits errichteten Vorfeldflächen umgeben sind, verwirklicht. Die Auswirkungen der bereits errichteten unterirdischen Bauwerke (Tunnel und Bahnhöfe) auf das Grundwasser wurden im Rahmen der wasserrechtlichen Verfahren bereits betrachtet. Da die bestehende bauliche Hülle im Wesentlichen unverändert bleibt, sind weitere, bislang nicht betrachtete Auswirkungen auf den Wasserhaushalt nicht zu besorgen. Aufgrund der Lage des PTS unterhalb des vollversiegelten Vorfeldes Ost (Ramp 2) können anlagen- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bzw. von Schutzgebieten von vornherein ausgeschlossen werden. Sofern sich ein Unfallrisiko realisiert, bleiben dessen Umweltauswirkungen auf den Tunnelbereich begrenzt. Das Schutzgut Mensch wird durch das umfangreiche Sicherheits- und Brandschutzkonzept und die nachgelagerten Prüfverfahren

ren nach §§ 60 ff BOStrab bestmöglich geschützt. Aspekte des Nachbar- bzw. Anwohnerschutzes sind vorliegend nicht relevant, da das PTS inmitten bzw. unter dem Vorfeld Ost errichtet und betrieben wird. Dieses Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls wird gemäß § 3a Satz 2 Halbsatz 2 UVPG bekannt gegeben.

2 Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange

Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG), vgl. Ziffer C.I.

3 Keine Beeinträchtigung von Rechten anderer

Durch das Vorhaben werden Rechte anderer nicht beeinträchtigt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG). Das Vorhaben wird innerhalb von bereits nach Luftverkehrsrecht planfestgestellten und bereits errichteten Anlagen verwirklicht und liegt innerhalb des der FMG gehörenden Flughafengeländes. Auch eine mittelbare Beeinträchtigung des Eigentums oder eigentumsgleicher Rechte Dritter ist nicht ersichtlich. Durch das Vorhaben wird die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht.

4 Ermessensentscheidung

Die formellen tatbestandlichen Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 LuftVG liegen somit vor. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens hatte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als Rechtsfolge zu entscheiden, ob der Antrag trotz Vorliegens der formellen Voraussetzungen für eine Plangenehmigung nicht im Wege eines Planfeststellungsverfahrens zu verbescheiden gewesen war. Es sind jedoch keinerlei Gesichtspunkte dafür ersichtlich, dass ein Planfeststellungsverfahren – anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens – zu einem höheren Erkenntnisgewinn für die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – und zu einer relevanten Verbesserung von Rechtsschutzmöglichkeiten führen würde.

Im Ergebnis konnte das Vorhaben somit im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens behandelt werden.

D Rechtsgrundlagen und Entscheidungsgründe

I Zuständigkeit des Luftamtes Südbayern

Das Luftamt Südbayern ist als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen München für diesen Bescheid nach § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 ZustVVerk (Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 22.12.1998, GVBI S. 1025, zuletzt geändert durch Verordnung vom 15.10.2010, GVBI S. 717) **sachlich und örtlich zuständig**.

II Rechtsgrundlagen

1 Plangenehmigung nach § 8 Abs. 1 u. 2 LuftVG

Diese Plangenehmigung beruht auf § 8 Abs. 1 u. 2 LuftVG. Die luftrechtliche Plangenehmigung schließt aufgrund ihrer formellen Konzentrationswirkung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen ein (§ 8 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 9 Abs. 1 LuftVG). Sie ist alleiniger Zulassungsbescheid, neben dem andere behördliche Entscheidungen nicht erforderlich sind. Hierzu gehören auch – wie die Formulierung „alle ... notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen“ entnommen werden kann – Planfeststellungen bzw. Plangenehmigungen nach anderen Fachplanungsrechten. Ausgenommen hiervon sind lediglich die in § 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG genannten Fälle, u. a. Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts.

2 Personenbeförderungsrecht

Die im verfügenden Teil unter Ziffer A.I, A.II und A.III ausgesprochene Genehmigung beruht auf § 28 Abs. 1a i. V. m. Abs. 1 PBefG.

Nach dieser Vorschrift können Betriebsanlagen für Straßenbahnen gebaut werden, wenn der Plan vorher genehmigt worden ist. Nach § 4 Abs. 2 PBefG gelten als Straßenbahnen auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt

werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.

Bei dem von der FMG geplanten PTS handelt es sich um eine ähnliche Bahn besonderer Bauart i. S. d. § 4 Abs. 2 PBefG, die schienengeführt fahren wird. Bei einer Schienenbahn handelt es sich um ein spurgeführtes Verkehrsmittel, das hauptsächlich auf oder unter einer bzw. zwei Leitschienen verkehrt. Ob die Führung dabei über Stahlräder mit Spurkranz oder seitliche bzw. mittige Führungszapfen o. ä. erfolgt, ist für die Einordnung als „Schienenbahn“ ohne Bedeutung. Einer von der FMG im Vorfeld der Antragstellung vorgelegten Zusammenstellung der Systemdaten für das PTS, die Angaben zur Fahrzeugstruktur, zur Fahrsteuerung, zu den Stromschienen und den Stromschienenanschlüssen enthält, kann entnommen werden, dass es sich um ein auf einer Betonfahrbahn mit Gummibereifung selbst fahrendes System ohne Fahrzeugführer handeln wird. Die Fahrzeuge sollen durch einen mittig montierten Führungsbalken geführt werden. An dem Führungsbalken ist die Stromschiene zur elektrischen Versorgung der Fahrzeuge montiert. Wegen des mittigen Führungsmechanismus werden keine zusätzlichen Bauelemente an der Außenkante der Fahrbahnen benötigt. Inwieweit die Wagen zusätzlich in einer Betonwanne laufen sollen, wie unter Ziffer B.II des Antragschreibens ausgeführt, ist insoweit für die rechtliche Einordnung des Systems ohne ausschlaggebenden Belang. Durch den bei dem PTS zum Einsatz kommenden Führungsbalken wird der Zug auf einer Spur geführt, von der er nicht abweichen kann. Die Führung erfolgt über die gesamte Zuglänge. Ob seitliche Führungshilfen, etwa in Gestalt einer Betonwanne hinzukommen oder gar für die Führung der Wagen von Bedeutung sind, ist für die Einordnung als ähnliche Schienenbahn besonderer Bauart i. S. d. § 4 Abs. 2 PBefG nicht ausschlaggebend, da auch eine derartige Führung als „Schiene“ gesehen werden kann.

Das PTS dient der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich. Das planfestgestellte Flughafengelände wird nicht verlassen. Seitens der FMG liegt auch eine geschäftsmäßige Beförderung von Personen vor (§ 1 Abs. 1 PBefG), weil die FMG beabsichtigt, Personenbeförderungen gleicher Art wiederholt vorzunehmen und sich diese als dauernder, sich wiederholender Teil der geschäftlichen Betätigung der FMG, nämlich den Betrieb des Flughafens München, darstellt.

Diese rechtliche Einstufung des PTS als ähnliche Bahn besonderer Bauart i. S. d. § 4 Abs. 2 PBefG wird vom Sachgebiet Personenbeförderung, Schienenverkehr

der Regierung von Oberbayern, das behördenintern die Aufgaben der Planfeststellungsbehörde bzw. Plangenehmigungsbehörde nach §§ 11 und 29 PBefG i. V. m. § 29 Abs. 1 Nr. 1 a) ZustVVerk wahrnimmt, sowie dem Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, geteilt.

Die Genehmigung umfasst die ortsfesten Bestandteile des PTS, insbesondere Fahrweg, Bahnsteige, Steuerungs-, Stromversorgungs- und Überwachungseinrichtungen. Die in den in Ziffer A.II.3.1 aufgelisteten Plänen enthaltenen Angaben über brandschutztechnische Bauteilqualitäten (Brandschutzqualitäten der Türen; Feuerwiderstandsklassen) werden von der Genehmigung nicht erfasst. Die brandschutztechnischen Bauteilqualitäten werden im Zuge der von der Technischen Aufsichtsbehörde nach §§ 60 und 62 BOStrab vorzunehmenden Prüfung und Genehmigung der Ausführungsplanung bzw. des Brandschutzkonzeptes behandelt werden.

3 Redaktionelle Anpassungen

Die Ziffern A.III.1, A.III.2 und A.IV enthalten redaktionelle Anpassungen des bestehenden PFB MUC. Durch die 60. ÄPG bzw. den 65. ÄPFB verfügte Einfügungen in den PFB MUC, die sich ebenfalls mit dem PTS befassen, sind durch diesen Bescheid bzw. durch Zeitablauf obsolet geworden und werden daher von Amts wegen gestrichen.

III Planrechtfertigung

Das Vorhaben erfüllt das fachplanerische Erfordernis der Planrechtfertigung. Diesem Erfordernis ist genügt, wenn für das zur Plangenehmigung nachgesuchte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, mithin also die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des zur Plangenehmigung nachgesuchten Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist.

Das PTS dient der bestimmungsgemäßen Nutzung und dem bestimmungsgemäßen Betrieb des Terminals 2 und dessen Satelliten. Für diese beiden Teile einer einheitlichen Passagierabfertigungseinrichtung wurde bereits in deren fachplanerischen Zulassung die Planrechtfertigung festgestellt. Diese Entscheidungen haben

bereits die Erforderlichkeit eines unterirdischen PTS bejaht und dessen Vorhandensein spätestens mit Inbetriebnahme des Satelliten vorausgesetzt.

IV Unüberwindbare Planungsleitsätze

Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

V Abwägung

Bei Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange konnte dem Antrag der FMG mit Nebenbestimmungen und Hinweisen entsprochen werden.

Die Belange der Betriebssicherheit einschließlich des Brandschutzes sowie baurechtliche und gewerbeaufsichtsrechtliche Belange, die in diesem Verfahren durch die beteiligten Fachstellen Technische Aufsichtsbehörde und Gewerbeaufsichtsamt vertreten werden, werden gewahrt.

Sonstige Belange, etwa der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes, des Immissionsschutzes, der Nachbarschaft oder einzelner Dritter werden von dem Vorhaben nicht berührt. Dies liegt daran, dass die verfahrensgegenständlichen Betriebsanlagen in bereits bestehende Gebäude bzw. Tunnelanlagen eingebaut werden, für die bereits die erforderlichen Genehmigungsverfahren durchgeführt wurden, und sich der gesamte Anlagenbereich auf dem Gelände des Flughafens München, weitab von dessen Außengrenzen befindet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die Umsetzung des Vorhabens insbesondere Rechte anderer nicht berührt werden. Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, wurde das Benehmen hergestellt.

E Kosten

Das Verfahren ist kostenpflichtig. Kostenschuldnerin ist die FMG als Antragstellerin.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 LuftKostV und § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.

Die Gebühr bemisst sich nach Ziffer V Nr. 8 a) des Gebührenverzeichnisses zu § 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 1 Abs. 2 u. § 2 Abs. 2 LuftKostV, §§ 3 u. 9 VwKostG.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Plangenehmigung kann Klage erhoben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, schriftlich erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diese Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen die Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung derselben gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweis:

Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. per E-Mail) ist unzulässig.

Schrödinger
Regierungsdirektor