



02.12.2016

## Wichtige neue Entscheidung

### Immissionsschutzrecht, Eisenbahnrecht: Nicht jeder Lärm auf der Schiene ist Schienenverkehrslärm

§ 22, § 26, § 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 und 4 der 16. BImSchG, Nr. 6.7 TA Lärm

Anordnung gegenüber einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Ermittlung der Schallemissionen bzw. -immissionen

Anwendung des BImSchG und der TA Lärm auf Schienenfahrzeuge außerhalb von Fahrvorgängen

*Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 19.10.2016, Az. 22 B 16.976*

### Leitsatz:

Lärm, der durch einen nach Fahrplanende und vor Fahrplanbeginn auf einem Endbahnhof abgestellten Zug außerhalb von Fahrvorgängen verursacht wird, ist nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und der TA Lärm zu beurteilen.

Hinweis: Diese Entscheidung wird gleichzeitig auf unserer Internetseite eingestellt.

[www.landesanwaltschaft.bayern.de](http://www.landesanwaltschaft.bayern.de)

### Hinweis:

Die Klägerin, welche als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine elektrifizierte Eisenbahnstrecke einschließlich eines hierzu gehörenden Endbahnhofs betreibt, wendet sich gegen die immissionsschutzrechtliche Anordnung des Eisenbahn-Bundesamts, Schallmessungen am Endbahnhof vorzunehmen. Nachts und am Wochenende werden auf den Gleisen des Endbahnhofs Triebzüge im elektronischen Modus „aufgerüstet“ abgestellt. Während dieser Standzeit außerhalb des Fahrplans verursachen verschiedene automatisch ablaufende technische Vorgänge Schallemissionen, z.B. durch das Ablassen von Druckluft, durch Klimaanlage, Kompressoren und Lüfter der Fahrzeuge. Anwohner beschwerten sich in unregelmäßigen Abständen über diese Geräusche als unzumutbar.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) bejaht die Anwendbarkeit des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG); zu Recht habe die Beklagte den angefochtenen Bescheid auf § 26 BImSchG gestützt. Die vorliegend streitgegenständlichen Schallemissionen gingen von einer den Bestimmungen des BImSchG unterliegenden Anlage aus und gerade nicht von Schienenwegen im Sinne von Nr. 2.1.7 der Anlage 2 der 16. BImSchV. Für die Abgrenzung sei entscheidend, ob es sich um eine Benutzung der Schiene als Verkehrsweg oder als bloßer Stellplatz außerhalb des Transportzwecks handelt. Nur in ersterem Fall seien die mit der Nutzung des Schienenwegs verbundenen Lärmemissionen und -immissionen der Anwendung des Zweiten Teils des BImSchG entzogen.

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Frage, ob der Lärm, der durch einen nach Fahrplanende und vor Fahrplanbeginn auf einem Endbahnhof abgestellten Zug außerhalb von Fahrvorgängen verursacht wird, nach dem BImSchG und der TA Lärm zu beurteilen ist, hat der BayVGH die Revision zugelassen.

Ebner  
Landesanwältin

22 B 16.976  
M 24 K 14.5832

*Großes Staats-  
wappen*

## **Bayerischer Verwaltungsgerichtshof**

### **Im Namen des Volkes**

In der Verwaltungsstreitsache

\*\* \*\*\*\* \*\*  
,  
\*\*\*\*\* \*\*\*\* \*\* \*\*\*\*\*  
,  
\*\*\*\*\* \*\*  
\*\*\*\*\* \* \*\*\*\*\*  
, \*\*\*\*\*

- \*\*\*\*\* -

\*\*\*\*\*.  
\*\*\*\*\* \*\* \*\*\*\*\* + \*\*\*\*\*  
,  
\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\* \* \*\*\*\*\*

gegen

**Bundesrepublik Deutschland,**  
vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt, Zentrale Bonn,  
Heinemannstr. 2-6, 53175 Bonn,

- Beklagte -

wegen

eisenbahnrechtlicher Anordnung;  
hier: Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts  
München vom 29. Oktober 2015,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 22. Senat,  
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Schenk,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Demling,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Nebel

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 6. Oktober 2016

am **19. Oktober 2016**

folgendes

### **Urteil:**

- I. Die Berufung wird zurückgewiesen.
- II. Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.
- III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- IV. Die Revision wird zugelassen.

### **Tatbestand:**

- 1 Die Klägerin wehrt sich gegen eine immissionsschutzrechtliche Anordnung des Eisenbahn-Bundesamts (nachfolgend: EBA), Schallmessungen vorzunehmen.
- 2
  1. Sie betreibt als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG) die elektrifizierte Eisenbahnstrecke Penzberg-Kochel einschließlich des Endbahnhofs Kochel am See (nachfolgend: Kochel), an dem sie nachts und am Wochenende Triebzüge abstellt. Von den ehemals sechs Gleisen des Bahnhofs gibt es nur noch die Gleise mit den Nummern 2, 3 und 4, von denen die Gleise 2 und 3 beidseits eines Bahnsteigs neben dem Bahnhofsgebäude liegen, während das Gleis 4 ohne Bahnsteig am nördlichen Rand des Bahnhofsgeländes, in unmittelbarer Nähe der an das Gelände angrenzenden Wohnbebauung verläuft. Die Gleise 2 und 3 werden außer zum Abstellen von Zügen auch für den fahrplanmäßigen Verkehr genutzt; das Gleis 4 wurde als Abstellgleis bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 genutzt, seitdem ist es zwar bis zum Dezember 2017 an die DB Regio vermietet, wird aber derzeit nicht in Anspruch genommen. Am Bahnhof Kochel werden ausschließlich Personenzüge eingesetzt und abgestellt, derzeit Elektrotriebwagen vom Typ „Talent-2“ (Baureihe ET 442).
- 3 Diese Züge werden im elektronisch gesteuerten Modus „aufgerüstet“ abgestellt, bei dem sie mit ausgefahrenem Stromabnehmer dauernd am Oberleitungsnetz und in

einem definierten Bereitschaftsmodus (sogenannte Fahrzeugzustände FZ 3 oder FZ 4) bleiben; als FZ 0 wird das Abstellen von Zügen bezeichnet, die ohne jegliche automatische Steuerung vollständig abgeschaltet sind. Je nach Fahrplan und Wochentag trifft der letzte Zug eines Tages erst nach Mitternacht, bis 1:02 Uhr, am Bahnhof Kochel ein; der erste Zug verlässt den Bahnhof schon ab 4:16 Uhr (Sommerfahrplan 2016). Das Herbeiführen des jeweiligen Fahrzeugzustands (FZ 3 oder FZ 4) nach der Einfahrt eines Zuges im Bahnhof Kochel dauert nur wenige Minuten; das automatisierte „Hochfahren“ des Zuges aus dem Fahrzeugzustand bis zur vollständigen Fahrbereitschaft kann indes bis etwa zwei Stunden in Anspruch nehmen. Während des „Hochfahrens“, aber auch davor während des Stands im jeweiligen Fahrzeugzustand FZ 3 oder FZ 4 verursachen verschiedene automatisch ablaufende technische Vorgänge Schallemissionen, z.B. durch das Ablassen von Druckluft, durch Klimaanlage, Kompressoren und Lüfter der Fahrzeuge; nach Angabe des EBA hat der Bahnhof Kochel zudem eine Anlage zum Entleeren der Toiletten.

- 4 2. Die der Nutzung des Bahnhofs durch die Klägerin zugrundeliegenden rechtlichen Verhältnisse sind nach übereinstimmenden Aussagen der Beteiligten wie folgt (Klägerin vom 27.7.2016, S. 12/13; EBA vom 26.7.2015, S. 5):
- 5 a) Die Klägerin ist Eigentümerin des Grundstücks mit den Gleisanlagen am Bahnhof Kochel. Sie hat mit der DB Regio AG, Region Bayern Region Oberbayern (Eisenbahnverkehrsunternehmen i.S.d. § 3 Abs. 1 Nr. 1 AEG), einen privatrechtlichen entgeltlichen Trassennutzungsvertrag abgeschlossen (§§ 14 ff. AEG i.V.m. der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung – EIBV). Dabei wurden und werden die Gleise 2 und 3 als vorrangig dem Personenverkehr dienende, sog. „Betriebsführungsgleise“ behandelt, anders als das Gleis 4, das nur der Zugbildung und dem Abstellen dienen soll („Serviceeinrichtung“).
- 6 b) Bei den Betriebsführungsgleisen (hier: Gleise 2 und 3) richten sich Nutzung und Preise nach dem Trassenpreissystem (TPS) und den Servicenutzungsbedingungen (SNB) der Klägerin. Nach diesen Bedingungen darf auf einem Betriebsführungsgleis ein Zug nicht nur fahren, sondern auch kurzzeitig (max. jeweils 60 Minuten vor und nach einer Fahrt) abgestellt werden, ohne dass hierfür Zusatzkosten entstehen. Ein über diese Zeitspannen hinausgehendes Abstellen jedoch kostet derzeit pro Gleis und pro Tag (24 Stunden) pauschal 50 €, für jede weitere, über 1 Tag hinausgehende Stunde werden 3,61 € berechnet.
- 7 c) Die Nutzung von Serviceeinrichtungen (hier: Gleis 4) und das Entgelt hierfür richten sich nach den Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen (NBS) und das

Anlagenpreissystem (APS) der Klägerin, die Einzelnutzungsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließt. Nach Angabe der Klägerin wurden für die Nutzung von Gleis 4 dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Beträge von 18.395 € (Fahrplan-Jahr 2014), 26.732 € (2015) bzw. 28.383 € (2016) in Rechnung gestellt.

- 8 3. Mit Bescheid vom 18. Februar 2014 ordnete das EBA an, dass die Klägerin „*die von Ihren Abstellgleisen im Bahnhof Kochel am See ausgehenden Schallemissionen während der Abstellung der Talent-2-Triebzüge (Baureihe ET 442) der DB Regio durch eine von der nach Landesrecht zuständigen Behörde zugelassenen Stelle ermitteln*“ lasse (Nr. 1 des Bescheids), dass die „*Immissionen ... auf Basis der TA Lärm ... am, ebenfalls festzulegenden, maßgeblichen Immissionsort, insbesondere unter Berücksichtigung des Wohngebäudes U\*\*\*\*\* 4, zu ermitteln*“ seien (Nr. 2), und dass der Messbericht der beauftragten Stelle dem EBA bis spätestens 31. März 2014 vorzulegen sei (Nr. 3). Den gegen diesen Bescheid eingelegten Widerspruch der Klägerin wies das EBA mit Widerspruchsbescheid vom 15. Dezember 2014 zurück, woraufhin die Klägerin Anfechtungsklage erhoben hat.
- 9 4. Das Bayerische Verwaltungsgericht München hat die Anfechtungsklage durch Urteil vom 29. Oktober 2015 abgewiesen.
- 10 Der Verwaltungsgerichtshof hat auf Antrag der Klägerin mit Beschluss vom 12. Mai 2016 die Berufung gegen das Urteil vom 29. Oktober 2015 zugelassen.
- 11 In der mündlichen Verhandlung vom 6. Oktober 2016 vor dem Verwaltungsgerichtshof hat das EBA den angefochtenen Bescheid dahingehend präzisiert, dass die Bescheidsformulierung „von Ihren Abstellgleisen im Bahnhof Kochel am See ausgehenden Schallemissionen“ sich auf die Gleise 2, 3 und 4 funktionsbezogen zwischen dem Beginn des Ruhezustands des letzten Zuges am Abend und dem Ende des Ruhezustands des ersten Zuges am Morgen beziehe, wobei der letzte Zug, der den Bahnhof erreiche, und der erste Zug, der den Bahnhof verlasse, gemeint seien. Die Formulierung „während der Abstellung der Talent-2-Triebzüge“ beschreibe den Zeitraum zwischen dem Eintritt der Fahrzeugzustände FZ 3, FZ 4 oder FZ 0 und dem Beginn des automatischen oder händischen Wiederaufrüstens der Triebzüge.
- 12 Die Klägerin beantragt,
- 13 das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 29. Oktober 2015 und den Bescheid der Beklagten vom 18. Februar 2014 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom

15. Dezember 2014 in der Fassung, die er in der mündlichen Verhandlung vom 6. Oktober 2016 erhalten hat, aufzuheben.

- 14 Die Beklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen.
- 15 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Rechtszüge mit der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 6. Oktober 2016 und auf die beigezogenen Verwaltungsverfahrensakten Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

- 16 Die Berufung hat keinen Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat die Anfechtungsklage der Klägerin gegen den Bescheid der Beklagten vom 18. Februar 2014 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 15. Dezember 2014 zu Recht abgewiesen. Dieser Bescheid erweist sich als rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 17 1. Das EBA war für die streitgegenständliche Anordnung zuständig. Soweit die Klägerin anfänglich die Zuständigkeit des EBA angezweifelt und das Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen für zuständig gehalten hat (diese Bedenken im Berufungsverfahren allerdings nicht mehr vorgetragen hat), ist dem nicht zu folgen. Die streitgegenständliche Anordnung ist auf § 26 Satz 1 BImSchG gestützt. Sie betrifft die Überwachung des Betriebs auf der im Eigentum der Klägerin stehenden Gleisanlage am Bahnhof Kochel, mithin auf einer Gleisanlage „des Bundes“ (zum Kreis dieses Rechtsträgers ist nach der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn auch die Klägerin zu zählen), im Hinblick auf schädliche Umwelteinwirkungen in Gestalt von Lärm. Hierfür ist nach § 4 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 AEG das EBA zuständig. Es geht um die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, eines „anderen Gesetzes“ im Sinn von § 4 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 AEG. Nach Sinn und Zweck und nach der Entstehungsgeschichte von § 4 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 AEG umfasst diese Vorschrift auch Anordnungen nach § 26 Satz 1 BImSchG (vgl. Hansmann/Pabst in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, BImSchG, § 26 Rn. 28, 29).
- 18 2. Die streitgegenständliche Anordnung des EBA ist auch hinreichend bestimmt im Sinn des § 37 Abs. 1 VwVfG. Es genügt, wenn die vom Anlagenbetreiber zu beauftragende Messstelle erkennen kann, was zu veranlassen ist (BVerwG, U.v. 27.5.1983 – 7 C 41/80 – juris, Rn. 15,16). Sollten anfänglich Bedenken gegen die hinreichende Bestimmtheit im Hinblick auf die bei der Messung zu erfassenden tech-

nischen Vorgänge und den Zeitraum der Messung bestanden haben, so sind diese Bedenken jedenfalls mit der Präzisierung der Anordnung durch das EBA in der mündlichen Verhandlung vom 6. Oktober 2016 vor dem Verwaltungsgerichtshof ausgeräumt worden.

- 19 3. Offen bleiben kann, ob für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheids die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids vom 15. Dezember 2014 oder die bei Schluss der mündlichen Verhandlung im Berufungsverfahren bestehende Sach- und Rechtslage maßgeblich ist.
- 20 Hierauf kommt es vorliegend nicht an, weil sich die Sach- und Rechtslage gegenüber der Lage bei Erlass des Widerspruchsbescheids nicht maßgeblich geändert hat. Ohne Einfluss ist insofern insbesondere, dass das Gleis 4 am Bahnhof Kochel seit ungefähr einem Jahr überhaupt nicht mehr benutzt wird. Denn dies kann sich jederzeit ändern. Die Beteiligten haben nämlich insoweit in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof überzeugend ausgeführt, das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das dieses Gleis angemietet habe, habe aus dem Mietvertrag weiterhin einen Anspruch darauf, das Gleis 4 benutzen zu dürfen. Zu bedenken sei außerdem, dass die Klägerin die Infrastruktur einschließlich des Gleises 4 bei entsprechendem Bedarf an Regionalverkehr auch einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dessen Anfrage zur Verfügung stellen müsse, solange das Gleis nicht gemäß § 11 AEG stillgelegt worden sei (Protokoll der Verhandlung vom 6.10.2016, S. 2 oben). Ohne Einfluss ist zudem, dass mittlerweile Züge auch im mutmaßlich leiseren sogenannten Fahrzeugzustand 4 (FZ 4) abgestellt werden. Hinsichtlich des Ausmaßes des damit verbundenen Lärms besteht unverändert Ermittlungsbedarf.
- 21 4. Die Beklagte hat den angefochtenen Bescheid zu Recht auf § 26 Satz 1 BImSchG gestützt. Nach dieser Vorschrift kann die zuständige Behörde anordnen, dass der Betreiber einer genehmigungsbedürftigen Anlage oder, soweit § 22 BImSchG anzuwenden ist, einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage, Art und Ausmaß der von der Anlage ausgehenden Emissionen sowie die Immissionen im Einwirkungsbereich der Anlage durch eine der von der zuständigen Behörde eines Landes bekannt gegebenen Stellen ermitteln lässt, wenn zu befürchten ist, dass durch die Anlage schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden. Gemäß § 26 Satz 2 BImSchG ist hierbei die zuständige Behörde befugt, Einzelheiten über Art und Umfang der Ermittlungen sowie über die Vorlage des Ermittlungsergebnisses vorzuschreiben.



- 22 4.1. Die Anwendbarkeit von § 26 BImSchG als Rechtsgrundlage für die streitgegenständliche Anordnung scheidet entgegen der Ansicht der Klägerin nicht deswegen, weil es sich bei den vorliegend streitgegenständlichen Schallemissionen nicht um solche aus einer – vorliegend nicht genehmigungsbedürftigen (§ 4 Abs. 1 Satz 3 BImSchG) – Anlage im Sinn des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handeln würde. Die vorliegend streitgegenständliche Anordnung betrifft Lärmemissionen bzw. -immissionen aus einer den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unterliegenden Anlage nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 3 Abs. 5 Nr. 1, zumindest aber Nr. 3 BImSchG. Dies ergibt sich aus Folgendem:
- 23 Die während des im angefochtenen Bescheid nunmehr näher bestimmten Zeitraums auf dort nunmehr näher ausgeführte Weise genutzten Gleise sind als nicht genehmigungsbedürftige Anlage im Sinn des Bundes-Immissionsschutzgesetzes anzusehen; insoweit ist nach dem Sinn und Zweck der in Betracht kommenden Vorschriften, die einerseits dem Schutz vor Immissionen, insbesondere den vorliegend einschlägigen Lärmimmissionen, zum Ziel haben, andererseits dem öffentlichen Verkehr als Gemeinwohlbelang eine Sonderstellung einräumen, eine – auch vom Verwaltungsgericht zu Recht angewandte (UA, S. 11 unten, S. 12 oben) – funktionsbezogene Betrachtung geboten.
- 24 4.1.1. Es bedarf vorliegend keiner Festlegung, ob die zum Abstellen nicht genutzter Züge verwendeten Gleise a) als Anlage im Sinn von § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG anzusehen sind (ortsfeste Einrichtung) oder b) als solche gemäß § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG (Grundstücke, die keine öffentlichen Verkehrswege sind und auf denen Emissionen verursachende Arbeiten durchgeführt werden).
- 25 Keine von beiden Fallgruppen würde vorliegen, wenn es sich hier um Schienenwege handelte. Schienenwege sind grundsätzlich nicht als ortsfeste Einrichtungen anzusehen, weil sie das – eine ortsfeste Einrichtung kennzeichnende – Merkmal der örtlichen Begrenzung nicht aufweisen (vgl. BT-Drs. 7/179, S. 29). In § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG werden sie als Teilgruppe der öffentlichen Verkehrswege ausdrücklich vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes ausgeschlossen. Allerdings werden die Gleise vorliegend nicht als Schienenweg genutzt. Wie sich aus Nr. 2.1.7 der Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) i.d.F. der ÄndVO vom 18. Dezember 2014 (BGBl I S. 2269) ergibt, ist kennzeichnendes Merkmal von Schienenwegen im Sinn dieser Verordnung der Umstand, dass auf ihnen durch Fahrvorgänge Schallimmissionen hervorgerufen werden. Die Schallimmissionen können von den Rollgeräuschen, aerodynamischen Geräuschen sowie Aggregat- und Antriebsgeräuschen

der Schienenfahrzeuge hervorgerufen werden. Betriebsanlagen, von denen andere Schallimmissionen ausgehen, sind nicht Gegenstand dieser Verordnung. Die Gleisanlage kann somit als ortsfeste Einrichtung angesehen werden.

- 26 Das Gelände, auf dem sich die Gleise mit den abgestellten Zügen befinden, kann zudem als Grundstück angesehen werden, auf dem (in einem weit zu verstehenden Sinn) „Arbeiten durchgeführt“ werden, von denen Immissionen verursacht werden (§ 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG). Dass diese „Arbeiten“ innerhalb des von der streitgegenständlichen Anordnung betroffenen Zeitraums (zwischen dem „Herunterfahren“ und dem „Hochfahren“) vollständig automatisiert ablaufen, steht der Anwendbarkeit dieser Vorschrift nicht entgegen. Für das Gleis 4 gilt dies ohne Weiteres, es trifft aber auch für die Gleise 2 und 3 zu.
- 27 4.1.2. In rechtlicher Hinsicht ist es nicht ausgeschlossen, dass eine Anlage nur zeitweise und im Fall einer bestimmten Nutzung dem Anwendungsbereich des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unterfällt, während sie außerhalb dieser Nutzung anderen Rechtsvorschriften und Regelwerken unterliegt. So ist es z.B. denkbar, dass eine öffentliche Verkehrsfläche zeitweilig als Volksfestgelände genutzt wird. Dies wird auch bei anderen Fallkonstellationen als der vorliegenden deutlich. So kann einem Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen, das den von abgestellten LKW auf einem Grundstück ausgehenden Lärm betroffen hat (OVG NW, U.v. 26.11.1999 – 21 A 891/98 - NJW 2000, 2124), die Rechtsauffassung entnommen werden, dass ein Grundstück dann eine Anlage im Sinn des § 3 Abs. 5 BImSchG sein kann, wenn es zeitweilig als Abstell- und Parkplatz für LKW bestimmungsgemäß genutzt wird und bei dieser Nutzung (durch das Fahren auf dem Grundstück und das Laufenlassen der Kühlaggregate) schädliche Umwelteinwirkungen (in Gestalt von Lärm) entstehen. Das OVG Nordrhein-Westfalen hat im dortigen Fall den Anlagenbegriff gemäß § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG lediglich deswegen verneint, weil auf dem fraglichen Grundstück lärmemittierende LKW nur gelegentlich abgestellt wurden, ferner weil die Eigentümer lediglich gegen eine solche Grundstücksnutzung durch Dritte nicht eingeschritten sind, ohne selbst eine derartige Zweckbestimmung vorzunehmen (OVG NW, U.v. 26.11.1999 – 21 A 891/98 – a.a.O., Rn. 13 bis 19). Der vorliegende Fall unterscheidet sich vom Fall des OVG Nordrhein-Westfalen u.a. dadurch, dass das streitgegenständliche Abstellen der Triebzüge nicht nur gelegentlich und nicht außerhalb der von der Klägerin vorgenommenen Zweckbestimmung geschieht.
- 28 4.1.2.1. Im Fall öffentlicher Schienenwege ist zwischen der Benutzung der Schiene als Verkehrsweg, nämlich zum Transport von Personen und Gütern vom Ausgangspunkt zum Zielpunkt, einerseits und der Nutzung der Schiene als bloßem „Stellplatz“

außerhalb des Transportzwecks andererseits zu unterscheiden; nur im ersteren Fall sind die mit der Nutzung des Schienenwegs verbundenen Lärmemissionen und – immissionen der Anwendung des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entzogen. Diese Unterscheidung kommt sowohl in der Rechtsprechung als auch in der Entstehungsgeschichte und den Gesetzesmaterialien der einschlägigen Rechtsnormen zum Ausdruck.

- 29 So hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 20. Mai 1998 – 11 C 3/97 - BayVBl 1999, 310, Rn. 26, 27, ausgeführt, dass der Begriff des Schienenwegs im Sinn des Immissionsschutzrechts nicht identisch ist mit dem vom Gesetzgeber in § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG als Legaldefinition eingeführten Terminus "Betriebsanlagen der Eisenbahn", zu denen auch die für den Betrieb notwendigen Anlagen und die Bahnstromfernleitungen gehören. Das Bundesverwaltungsgericht hat auf den – gegenüber dem Planfeststellungsrecht anderen – Zweck des Immissionsschutzrechts hingewiesen, der darin liegt, den Schienenweg der Eisenbahn „als potentielle Quelle von Lärmemissionen zu erfassen“, womit diejenigen Betriebsanlagen-Teile gemeint sind, die typischerweise geeignet sind, auf die Lärmverursachung Einfluss zu nehmen. Dazu gehören die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau einschließlich einer Oberleitung (BVerwG, U.v. 20.5.1998 –11 C 3/97 – a.a.O., Rn. 26, m.w.N.).
- 30 Zwar kann hieraus allein noch nicht gefolgert werden, ein Schienenweg werde nur dann als „öffentlicher Verkehrsweg“ – und nicht als Anlage im Sinn des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – genutzt, wenn auf ihm ein Transportvorgang stattfindet. Dafür spricht aber die vom Gesetzgeber beabsichtigte besondere Beurteilung von Lärm emittierenden Schallquellen und Betriebsvorgängen im öffentlichen Verkehr, die im systematischen Zusammenwirken verschiedener Normen- und Regelwerke sowohl in Bezug auf die (Neu-)Errichtung oder Änderung von Verkehrsanlagen als auch im Betrieb der errichteten oder geänderten Anlagen zum Ausdruck kommt (vgl. § 2 Abs. 1 Nrn. 3 und 4, § 3 Abs. 5 Nr. 2 Halbsatz 2, §§ 38 bis 43 BImSchG; Verkehrslärmschutzverordnung). Diese Herausnahme des Verkehrslärms aus dem anlagenbezogenen Immissionsschutzrecht wirkt sich – vom Gesetzgeber gewollt – in der Regel privilegierend zugunsten der Verkehrslärm verursachenden Schallquellen und Betriebsvorgänge aus. Die hiermit bezweckte Bevorzugung soll indes nach dem Willen des Gesetzgebers nicht jeglicher (möglichen) Nutzung von Verkehrswegen zugutekommen, sondern nur der Nutzung im ureigenen Zweck eines solchen Verkehrswegs, nämlich der Fortbewegung. Dies wird dadurch deutlich, dass es zu § 1 (Anwendungsbereich) der 16. BImSchV in der Begründung des Ordnungsgebers heißt, die Verordnung regle den bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung zu

treffenden Schutz der Nachbarschaft vor Lärm, der **durch Fahrvorgänge** auf Straßen und Schienenwegen hervorgerufen wird (BR-Drs. 661/89 vom 27.11.1989, S. 32 – Hervorhebung durch den Verwaltungsgerichtshof).

- 31 Die grundlegende Unterscheidung zwischen „Fahrvorgängen“ auf der Schiene einerseits und von Betriebsvorgängen andererseits, die zwar durch oder an auf Schienen befindliche Schienenfahrzeuge stattfinden, jedoch nicht von Fahrvorgängen hervorgerufen werden, ist auch anlässlich der Änderung der 16. BImSchV zum Ausdruck gekommen. In der neu gefassten Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV wird im Abschnitt 2 („Begriffe, Festlegungen“), Unterabschnitt 2.1 („Bahntechnische Begriffe“) zur Definition der Schienenwege (dies sind gemäß Nr. 2.1.7 „Gleisanlagen mit Unter- und Oberbau einschließlich einer Oberleitung, nach den Nrn. 2.1.1 und 2.1.9, auf denen durch Fahrvorgänge Schallimmissionen hervorgerufen werden“) erläuternd angemerkt, „die Schallimmissionen können von den Rollgeräuschen, aerodynamischen Geräuschen, Aggregat- und Antriebsgeräuschen der Schienenfahrzeuge hervorgerufen werden“ (vgl. BT-Drs. 18/2849 vom 13.10.2014, S. 9/10, Anl. 2 - Schall 03 - , 2.1.7). Noch deutlicher wird die Auffassung des Ordnungsgebers in der BT-Drs. 18/1280 (vom 30.4.2014), wo es auf S. 88 zu den Unterschieden zwischen der bisherigen „Schall 03“ sowie der „Akustik 04“ und der neuen „Schall 03“ erläuternd heißt: „Beschränkung des Geltungsbereiches auf Fahrvorgänge auf Schienenwegen und damit keine Anwendung für Geräusche, die nicht durch Fahrvorgänge auf Schienen verursacht werden, z. B. Geräusche aus Containertransportanlagen in Umschlagbahnhöfen oder Aggregatgeräusche stehender Züge in Zugabstellanlagen und Endhaltestellen; diese Geräuscharten werden nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) in der jeweils geltenden Fassung ermittelt und bewertet“.
- 32 Die Unterscheidung zwischen „Fahrvorgängen“ auf der Schiene bzw. unmittelbar dem Verkehr dienenden Anlagen („Verkehrsanlagen“ im Unterschied zu „Nebenanlagen“) einerseits und solchen Bahnanlagen oder Anlagenteilen oder von Betriebsvorgängen andererseits, die zwar durch oder an auf Schienen befindliche Schienenfahrzeuge stattfinden, jedoch nicht von Fahrvorgängen hervorgerufen werden, liegt auch der Rechtsprechung zugrunde, soweit sie Fälle betraf, die der vorliegend streitgegenständlichen Konstellation ähnelten. Im schon genannten Urteil vom 20. Mai 1998 (Az. 11 C 3/97, a.a.O., Rn. 26 und 27) hat das Bundesverwaltungsgericht – wie dargelegt – zwischen den Betriebsanlagen der Bahn im Allgemeinen und der **typischen** Eignung des Schienenwegs, **auf die Lärmverursachung Einfluss zu nehmen** (Hervorhebungen durch den Verwaltungsgerichtshof), unterschieden.

- 33 Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg befassen sich mit den von einer Abstellanlage und Instandhaltungsanlage für eine Eisenbahn ausgehenden Lärmimmissionen, die nach § 22 Abs. 1 BImSchG und nicht nach § 41 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen seien (VGH BW, U.v. 25.10.2002 – 5 S 1013/00 – juris, Rn. 29), bzw. mit dem Regelungszweck des § 41 Abs. 1 BImSchG, der den Schutz vor Verkehrsgeräuschen zum Ziel habe (VGH BW, U.v. 3.2.2006 – 5 S 1451/05 – juris, Rn. 40).
- 34 Auch das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 8. November 2000 (VGH BW, U.v. 8.11.2000 – 10 S 2317/99 - NVwZ 2001, 1184, Rn. 30), das zwar nicht den Schienenverkehr, aber jedenfalls die Abgrenzung einer Fahrzeugbenutzung im öffentlichen Straßenverkehr einerseits von der Benutzung für andere Zwecke andererseits und somit gleichfalls die Frage betroffen hat, wann das anlagenbezogene Lärmschutzregime des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der TA Lärm anzuwenden ist, spricht entgegen der Ansicht der Klägerin (Schriftsatz vom 1.2.2016, S. 8) nicht gegen vorliegende Ansicht. Die Klägerin führt das genannte Urteil, bei dem es um die Beurteilung der Lärmemissionen und – immissionen eines Mähdreschers beim Ernteeinsatz auf einem Feld ging, zu Recht zum Beleg dafür an, dass bei der Prüfung, ob im Fall lärmemittierender Fahrzeuge eine Anlage im Sinn von § 3 Abs. 5 BImSchG vorliegt, zwischen der Verwendung als Beförderungs- und Transportfahrzeug im Verkehr einerseits und der Verwendung zu einem andern Zweck – dort als Arbeitsgerät – andererseits zu unterscheiden ist.
- 35 Nicht zu folgen ist der Klägerin dagegen, soweit sie – ausgehend vom zuletzt genannten Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg – meint, vorliegend könnten die streitgegenständlichen Emissionen der Triebzüge deswegen, weil diese nicht als Arbeitsgerät oder Lager für andere Gegenstände dienten, nicht als Emissionen einer Anlage im Sinn von § 3 Abs. 5 BImSchG angesehen werden. Es handelt sich vorliegend bei den Emissionen, soweit sie von der streitgegenständlichen Anordnung (funktionsbezogen und zeitlich eingegrenzt) erfasst werden, auch nicht um Emissionen, die den Fahrvorgang vorbereiten, ihn begleiten oder aus ihm nachfolgenden Tätigkeiten herrühren würden und daher nach einer im Schrifttum vertretenen Auffassung aus dem Anwendungsbereich des § 26 BImSchG herausfallen sollen (vgl. Hansmann/Hofmann in: Landmann/Rohmer, BImSchG, 76. EL Mai 2015, § 38, Rn. 19). Denn die hierzu bei Landmann/Rohmer genannten Beispiele – Ein- und Aussteigen von Fahrgästen, Beladungs- und Entlade-Vorgänge, laufender Motor bei Fahrtunterbrechungen – haben einen wesentlich engeren Bezug zum Fahrvorgang als die vorliegend streitgegenständliche „Betriebsruhe“ zwischen zwei Fahrplanzyklen im Sinne eines Zeitraums, in dem keine Fahrvorgänge stattfinden. Dahinstehen

kann, ob die – nach den Angaben der Klägerin (Antwort vom 27.7.2016) – nur wenige Minuten dauernden Vorgänge nach dem täglichen Abstellen des letzten fahrplanmäßigen Triebzugs oder die – bis zu zwei Stunden dauernden – automatischen technischen Abläufe beim täglichen „Hochfahren“ eines Zugs bis zu dessen vollständiger Einsatzbereitschaft vollständig als derartige, den Fahrvorgang vorbereitende „Tätigkeiten“ angesehen werden könnten. Denn diese Vorgänge werden von der streitgegenständlichen Anordnung – wie sie in der mündlichen Verhandlung vom 6. Oktober 2016 konkretisiert wurde – nicht erfasst. Allein streitgegenständlich sind vielmehr die zwischen dem „Herunterfahren“ und dem „Hochfahren“ stattfindenden, Lärmemissionen auslösenden automatischen technischen Vorgänge. Diese indes sind nicht als den Fahrvorgang „vorbereitende“ Vorgänge anzusehen; erst recht sind sie – entgegen der Ansicht der Klägerin (Schriftsatz vom 1.2.2016, S. 8 unten) – keine zwingende Voraussetzung für den anschließenden Fahrvorgang. Diese Vorgänge finden während der Betriebsruhe des Bahnhofs Kochel statt und lassen sich dadurch klar von den Fahrvorgängen abgrenzen. Zum Zeitraum der „Betriebsruhe“ hat der Justiziar der Klägerin in der mündlichen Verhandlung (Protokoll vom 6.10.2016, S. 2, 3) erklärt, Betriebsruhe herrsche am Bahnhof Kochel ab ca. 10 Minuten nach dem Eintreffen des letzten Zuges eines Tages bis ca. 5 Minuten vor der Abfahrt des ersten Zuges. In diesem Zeitraum sei das für den Bahnhofsbetrieb erforderliche Stellwerk nicht mit dem Fahrdienstleiter besetzt und deshalb dürfe in dem Zeitraum kein Zug fahren. Dieser betriebstechnische Umstand, der möglicherweise nicht von Dauer sein wird, ist allerdings nicht zwingend erforderlich für die Annahme einer Betriebsruhe zwischen zwei Fahrplanzyklen. Der Eintritt der Betriebsruhe des Bahnhofs Kochel und deren Ende stellen jeweils eine markante Zäsur dar.

- 36 Der vorliegend vertretenen Rechtsansicht steht auch nicht der Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. September 2013 (BVerwG, B.v. 9.9.2013 – 7 B 2/13 u.a. – juris) entgegen. Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht in dieser Entscheidung formuliert, auf Lärmauswirkungen einer neu errichteten oder wesentlich geänderten Anlage zum Abstellen von Schienenfahrzeugen, somit allein bezogen auf die Nutzung von Schienenwegen der Eisenbahn als potentielle Quelle von Lärmimmissionen, finde § 41 BImSchG mit den Maßgaben der Verkehrslärmschutzverordnung Anwendung (BVerwG, B.v. 9.9.2013, a.a.O., Rn. 8). Letztgenannte Aussage ist vor dem Hintergrund des Streitgegenstands im dort entschiedenen Fall und der aufgeworfenen Rechtsfragen zu sehen: Es ging um die Klage von Wohngrundstückseigentümern, die sich gegen den Lärm auf dem geplanten ca. 1,2 km langen, an ihr Grundstück angrenzenden Zuführungsgleis zu einer Abstellanlage zur Wehr setzten (BVerwG, B.v. 9.9.2013, a.a.O., Rn. 2). Hierbei handelte es sich unstreitig um Fahrgeräusche.

- 37 4.1.2.2. Die Unterscheidung zwischen der Verwendung eines Eisenbahngleises einerseits als Verkehrsweg, auf dem der „Transport von A nach B“ stattfindet, und andererseits als bloßem „Stellplatz für schienengebundene Fahrzeuge“ kommt auch an anderen Stellen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zum Ausdruck. So nehmen gemäß § 2 Abs. 3a AEG Schienenwege in Serviceeinrichtungen eine Sonderstellung ein. Abstellgleise (also nicht nur die Gesamtheit mehrerer solcher Gleise als komplette „Abstellanlage“) erfahren ihrerseits als Serviceeinrichtung gemäß § 2 Abs. 3c Nr. 6 AEG eine gesonderte Regelung. Sie dienen dem Parken derzeit nicht benötigter Wagen, Wagengruppen oder ganzer Züge (Fehling in Hermes/Sellner, AEG, 2. Aufl. 2014, § 2 Rn. 121). Den Betreiber von Serviceeinrichtungen treffen im Vergleich zum Betreiber von Schienenwegen (§ 2 Abs. 3a AEG) weniger strenge Verpflichtungen zur Zugangsgewährung (vgl. § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG und § 10 Abs. 2 bis 7 EIBV); ferner gelten mit einem bloßen Missbrauchs- und Diskriminierungsverbot geringere Anforderungen an die Zugangsentgelte (§ 14 Abs. 5 AEG). Das Betreiben von Serviceeinrichtungen ist – anders als das Betreiben von Schienenwegen – nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AEG grundsätzlich nicht genehmigungsbedürftig und erfordert keine Sicherheitsgenehmigung (§ 7c Abs. 1 AEG – zu Allem siehe: Fehling, a.a.O., § 2 Rn. 105).
- 38 4.1.2.3. Die verschiedenartige Nutzung der Gleise – entweder zum Eisenbahnbetrieb oder zum reinen Abstellen – findet auch Niederschlag in den von der Klägerin genannten Nutzungs- und Preisbedingungen. So wird – auch innerhalb der Gleise 2 und 3, die als Betriebsführungsgleise vorrangig dem Personenverkehr dienen – zwischen einem (im Entgelt für die „Betriebsführung“ enthaltenen) kurzzeitigen Abstellen bis maximal 60 Minuten jeweils vor Abfahrt bzw. nach Ankunft des Triebzugs einerseits und einem – gesondert entgeltspflichtigen – Abstellen für einen längeren Zeitraum andererseits unterschieden (Schriftsatz vom 27.7.2016, S. 12). Beim Gleis 4 kommt hinzu, dass dieses nach Angabe der Klägerin (Schriftsatz vom 27.7.2016, S. 13) als Serviceeinrichtung ausschließlich der Abstellung und Zugbildung dient und einem vollständig anderen Tarifsysteem (dem sogenannten Anlagenpreissystem - APS) unterliegt.
- 39 5. Es fehlt – entgegen der von der Klägerin gegenüber dem Verwaltungsgericht verfochtenen Ansicht – vorliegend auch nicht an einem besonderen Anlass im Sinn des § 26 Satz 1 BImSchG, weil die dem Tätigwerden des EBA zugrunde liegenden Nachbarbeschwerden nicht konkret genug gewesen wären. Die Ermittlung der von der Anlage ausgehenden Emissionen bzw. Immissionen darf gemäß § 26 Satz 1 BImSchG dann angeordnet werden, „wenn zu befürchten ist, dass durch die Anlage

schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden“. Für eine solche Befürchtung bedarf es zwar konkreter Anhaltspunkte, an sie dürfen aber, wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, keine überspannten Anforderungen gestellt werden. Denn § 26 BImSchG befasst sich mit der Ermittlung von Emissionen und Immissionen und nicht mit der Durchsetzung weiterer Maßnahmen.

- 40 5.1. Aktenkundig sind vorliegend nicht nur eine, sondern wiederholte Beschwerden von verschiedenen Anwohnern über einen längeren Zeitraum, in dem verschiedene Typen von Triebfahrzeugen eingesetzt worden sind. Die Anwohner haben zudem mit vom Landratsamt ausgeliehenen Geräten die an ihren Anwesen auftretenden Lärmimmissionen gemessen und hierbei – dem angefochtenen Bescheid zufolge – Dauerschallpegel von 55 dB(A) am geöffneten Fenster des (vermutlich am nächsten gelegenen) Wohngebäudes ermittelt; als Spitzenpegel beim Ablassen der Druckluft wurden bis zu 75 dB(A) festgestellt. Außerdem haben die Anwohner die Geräuschbelastung in Tonaufnahmen dokumentiert. Die vom EBA zu diesem Sachverhalt vor Erlass des angefochtenen Bescheids angehörte Klägerin hat die fachliche Fehlerfreiheit der Messungen und die Richtigkeit der ermittelten Pegel weder gegenüber dem EBA noch in den Gerichtsverfahren angezweifelt.
- 41 5.2. Der Erforderlichkeit der vom EBA angeordneten Messung kann die Klägerin auch nicht entgegen halten, dass die eingesetzten Fahrzeuge die aktuellen gesetzlichen Grenzwerte für Neufahrzeuge (TSI Noise) einhalten und auf dieser Grundlage zugelassen worden sind. Denn das Erfordernis, dass ein Schienenfahrzeugtyp europaweit einheitliche Grenzwerte einhalten muss, um eine allgemeine Zulassung zu erhalten, besagt nichts darüber, ob ein konkretes Fahrzeug dieses Typs an einem bestimmten Ort für einen bestimmten Zeitraum eingesetzt werden und bei seinem Einsatz immissionsseitig bestimmte Schallpegel verursachen darf.
- 42 5.3. Die von der Klägerin ins Feld geführte geminderte Schutzwürdigkeit der „herangerückten Wohnbebauung“ sowie deren Randlage zum Außenbereich sprechen nicht ausschlaggebend gegen die Messverpflichtung. Angesichts von gemessenen Mittelungspegeln von 55 dB(A) und Spitzenpegeln von 75 dB(A) schließen diese Gesichtspunkte die Befürchtung, dass es zu schädlichen Lärmimmissionen kommen könnte, keineswegs aus (vgl. Nr. 6.7 der TA Lärm: Gebotenheit einer Zwischenwertbildung, bei der die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete aber nicht überschritten werden sollen).
- 43 5.4. Die Befürchtung, dass durch die Anlage schädliche Umwelteinwirkungen verursacht werden, ist vorliegend im maßgeblichen Zeitpunkt der Berufungsverhandlung



auch nicht zwischenzeitlich deswegen entfallen, weil das Eisenbahnverkehrsunternehmen seine Triebzüge derzeit nur im Fahrzeugzustand FZ 4 abstellt. Zu dieser, von der Klägerin schon in ihrer Antwort vom 27.7.2016 mitgeteilten Auskunft des Eisenbahnverkehrsunternehmens hat der Justiziar der Klägerin in der mündlichen Verhandlung erklärt, das Eisenbahnverkehrsunternehmen habe diesbezüglich in einer E-Mail vom 16. August 2010 lediglich erklärt, es stelle „mittlerweile im Fahrzeugzustand 4 ab“. Die Vertreterin der Beklagten hat demgegenüber insoweit angegeben, dass sie keine Informationen aus der im Umfeld des Bahnhofs wohnenden Bevölkerung dazu habe, ob eine Verwendung des Fahrzeugzustands FZ 4 zu einer Verringerung der Lärmbeeinträchtigung geführt habe; auf die angeordnete streitgegenständliche Messanordnung könne deshalb nicht verzichtet werden (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 2). Dies ist nachvollziehbar.

44 6. Ermessensfehler der streitgegenständlichen Anordnung sind nicht ersichtlich. Im Hinblick auf die seitens der Klägerin im Lauf des Verfahrens erhobenen Einwände ist auch insoweit darauf hinzuweisen, dass nach dem Zweck von § 26 BImSchG die Feststellung schädlicher Umwelteinwirkungen (zur Vorbereitung der Bekämpfung solcher Einwirkungen) im Interesse der Allgemeinheit liegt und dass – wie dargelegt – die Behörde erst in einem weiteren Schritt nach Vorliegen der Messergebnisse darüber zu befinden hat, welche Maßnahmen erforderlich, geeignet und verhältnismäßig sind. Derartigen Maßnahmen (und damit erst Recht der streitgegenständlichen Ermittlungsanordnung) steht auch keinesfalls von vornherein entgegen, dass die Klägerin – wie sie im Lauf des Verfahrens eingewandt hat – den Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur gewähren muss und dadurch möglicherweise nur eingeschränkt auf die Nutzung der Gleise Einfluss nehmen kann. Insbesondere sind – unter der Voraussetzung, dass nach dem Ergebnis der vorzunehmenden Messungen Lärminderungsmaßnahmen überhaupt dem Grunde nach geboten sind – auch solche Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) denkbar, mit denen der Zugang zur Infrastruktur und die Nutzbarkeit der Gleise in keiner Weise geschmälert wird.

45 7. Nebenentscheidungen:

46 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 2 VwGO, § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

47 Die Revision wurde gemäß § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Frage zugelassen, ob der Lärm, der durch einen nach Fahrplanende und vor Fahrplanbeginn auf einem Endbahnhof abgestellten Zug außerhalb von

Fahrvorgängen verursacht wird, nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und der TA Lärm zu beurteilen ist.

## **Rechtsmittelbelehrung**

- 48 Nach § 139 VwGO kann die Revision innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) eingelegt werden. Die Revision muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. Sie ist spätestens innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig (Postfachanschrift: Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig), einzureichen. Die Revisionsbegründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, die verletzte Rechtsnorm und, soweit Verfahrensmängel gerügt werden, die Tatsachen angeben, die den Mangel ergeben.
- 49 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.
- 50 Dr. Schenk Demling Nebel

## 51 **Streitwertbeschluss:**

- 52 Der Streitwert wird auf 5.000 € festgesetzt  
53 (§ 52 Abs. 2 Gerichtskostengesetz - GKG).

- 54 Dr. Schenk Demling Nebel