

Sachgebiet:

BVerwGE: nein
Fachpresse: ja

Umweltschutzrecht, insbesondere Chemikalienrecht und
Immissionsschutzrecht

Rechtsquelle/n:

BImSchG § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 5, §§ 26, 38, 41 bis 43
AEG a.F. § 2 Abs. 3a, 3c
AEG n.F. § 2 Abs. 7, 11

Titelzeile:

Abstellgleise als immissionsschutzrechtliche Anlage

Stichworte:

Bahnhof; Betriebsführungsgleis; Serviceeinrichtung; Abstellgleis; Elektrotriebwagen; Ruhezustand; Schallemission; Messanordnung; anlagenbezogener Immissionsschutz; verkehrsbezogener Immissionsschutz; Anlage; sonstige ortsfeste Einrichtung; emissionsträchtiges Grundstück; öffentlicher Verkehrsweg; Fahrzeug; Verkehrslärmschutz; Verkehrsgeräusch; Fahrvorgang; nutzungsabhängige Betrachtungsweise; schädliche Umwelteinwirkungen; Anlagenbetreiber.

Leitsatz:

Während der Nutzung als nächtliches Abstellgleis für Elektrotriebwagen unterliegen Eisenbahngleise als sonstige ortsfeste Einrichtung im Sinne des § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG dem anlagenbezogenen Immissionsschutzrecht.

Urteil des 7. Senats vom 22. November 2018 - BVerwG 7 C 7.17

- I. VG München vom 29. Oktober 2015
Az: VG M 24 K 14.5832
- II. VGH München vom 19. Oktober 2016
Az: VGH 22 B 16.976





Bundesverwaltungsgericht

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

BVerwG 7 C 7.17
VGH 22 B 16.976

Verkündet
am 22. November 2018

...
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 7. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 22. November 2018
durch
den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Korbmacher
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Brandt, Dr. Schemmer,
Dr. Günther und Dr. Löffelbein

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 19. Oktober 2016 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Klägerin wendet sich gegen eine immissionsschutzrechtliche Anordnung zur Vornahme von Schallmessungen. Sie betreibt als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Eisenbahnstrecke P.-K. einschließlich des Endbahnhofs K. Der mit der D. AG geschlossene Trassennutzungsvertrag behandelt die dort an einem Mittelbahnsteig gelegenen Gleise 2 und 3 als vorrangig dem Personenverkehr dienende Betriebsführungsgleise und das Gleis 4 als der Zugbildung und dem Abstellen dienende Serviceeinrichtung. Seit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2013 stellt die D. AG auf den Bahnhofsgleisen - ab Dezember 2015 allein auf den Gleisen 2 und 3 - nachts die auf der Strecke eingesetzten Elektrotriebwagen vom Typ Talent-2 (ET 442) ab. Diese werden dabei nicht abgerüstet, sondern bleiben auch im Ruhezustand am Netz und in einem Bereitschaftsmodus, was aufgrund verschiedener automatisch ablaufender technischer Vorgänge zu Schallemissionen, zum Beispiel durch das Ablassen von Druckluft sowie durch Klimaanlage, Kompressoren und Lüfter führt.
- 2 Aufgrund vermehrter Anwohnerbeschwerden nach Einsatz der neuen Züge forderte das Eisenbahn-Bundesamt die Klägerin mit Bescheid vom 18. Februar 2014 zur Ermittlung der von den dortigen Abstellgleisen ausgehenden Schall-

immissionen während der Abstellung der Elektrotriebzüge auf; dies wurde später dahingehend präzisiert, dass damit der Zeitraum zwischen dem Beginn des Ruhezustands des letzten Zuges am Abend und dem Ende des Ruhezustands des ersten Zuges am Morgen, d.h. zwischen dem Eintritt der Fahrzeugzustände FZ 3, FZ 4 oder FZ 0 und dem Beginn des automatischen oder händischen Wiederaufrüstens der Triebzüge gemeint sei. Die Emissionen bzw. Immissionen sollten auf der Basis der TA Lärm insbesondere unter Berücksichtigung des nächstgelegenen Wohngebäudes ermittelt werden.

- 3 Das Verwaltungsgericht wies die hiergegen nach erfolglosem Widerspruch erhobene Klage ab. Mit Urteil vom 19. Oktober 2016 hat der Verwaltungsgerichtshof die Berufung zurückgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt: Die auf § 26 BImSchG gestützte Verfügung sei rechtmäßig. Bei einer funktionsbezogenen Betrachtung seien die zum Abstellen der nicht genutzten Züge verwendeten Gleise als nicht genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 3 Abs. 5 Nr. 1 oder 3 BImSchG anzusehen. Während des Abstellens würden die Gleise im immissionsschutzrechtlichen Sinne nicht als Schienenweg genutzt. Diese Nutzung sei durch Fahrvorgänge als Quelle von Lärmimmissionen gekennzeichnet; um solche gehe es hier nicht. Vielmehr erfasse die angefochtene Verfügung nur Immissionen, die auf die Nutzung der Gleise als bloßer Stellplatz im Sinne eines Betriebsvorgangs bezogen seien. Es sei rechtlich nicht ausgeschlossen, eine Anlage nur zeitweise und im Fall bestimmter Nutzungen dem Anwendungsbereich des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu unterwerfen. Angesichts der wiederholten Beschwerden von Anwohnern liege auch ein Anlass für die Anordnung vor. Deren Erforderlichkeit könne nicht entgegengehalten werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die aktuellen gesetzlichen Grenzwerte für Neufahrzeuge einhielten und auf dieser Grundlage zugelassen seien. Eine geminderte Schutzwürdigkeit der herangerückten Wohnbebauung sowie deren Randlage zum Außenbereich sprächen nicht gegen die Messverpflichtung. Auch Ermessensfehler seien nicht ersichtlich.
- 4 Zur Begründung ihrer vom Verwaltungsgerichtshof zugelassenen Revision macht die Klägerin geltend: Die Messanordnung sei zu Unrecht auf § 26 BImSchG gestützt worden. Vielmehr gehe die für den Betrieb von Schienenfahr-

zeugen und verkehrsbedingten Emissionen geltende Sonderregelung nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 38 BImSchG vor. Die Voraussetzungen einer Anlage nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 3 Abs. 5 BImSchG lägen nicht vor. Es fehle bereits am Funktionsbezug zwischen den Gleisen und den Triebwagen. Es handele sich nicht gemäß § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG um ein Grundstück, auf dem emissions-trächtige Arbeiten durchgeführt würden. Jedenfalls greife der Ausschlusstatbestand des Vorliegens eines öffentlichen Verkehrsweges ein. Die Gleise hätten hier keine schienenunabhängige Funktion. Für eine funktionsbezogene Betrachtungsweise sei kein Raum. Vielmehr sei der Schienenweg eine einheitliche potentielle Lärmquelle. Eine zeitliche Differenzierung, wie vom Verwaltungsgerichtshof vorgenommen, sei nicht möglich; vielmehr komme es jedenfalls auf den Schwerpunkt der Nutzungen an. Selbst wenn bei einer funktionsbezogenen Betrachtung die Emissionen den Gleisen zuzuordnen wären, bliebe § 26 BImSchG nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG unanwendbar. Schließlich lägen jedenfalls die Tatbestandsvoraussetzungen des § 26 Satz 1 BImSchG nicht vor.

5 Die Klägerin beantragt,

die Urteile des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 19. Oktober 2016 und des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 29. Oktober 2015 sowie den Bescheid des Eisenbahn-Bundesamts vom 18. Februar 2014 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 15. Dezember 2014 aufzuheben.

6 Die Beklagte beantragt,

die Revision zurückzuweisen.

7 Sie verteidigt das angefochtene Urteil.

II

8 Die zulässige Revision ist nicht begründet und demnach zurückzuweisen. Der Verwaltungsgerichtshof hat die Berufung der Klägerin gegen das die Klage abweisende Urteil des Verwaltungsgerichts ohne Bundesrechtsverstoß zurückge-

wiesen (§ 137 Abs. 1 Nr. 1, § 144 Abs. 2 VwGO). Der angefochtene Bescheid ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten.

- 9 1. Zutreffend ist der Verwaltungsgerichtshof davon ausgegangen, dass die Messanordnung auf § 26 Satz 1 BImSchG gestützt werden kann. Bei den Gleisen, auf denen nachts die Elektrotriebwagen abgestellt werden, handelt es sich um eine Anlage im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG, auf die die Vorschriften des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Anwendung finden.
- 10 a) Zu Recht hat der angefochtene Bescheid und dem folgend der Verwaltungsgerichtshof die Elektrotriebwagen nicht isoliert in den Blick genommen. Dies ist nicht etwa deswegen geboten, weil die Lärmemissionen unmittelbar nur von den Zügen herrühren, während von den Gleisen als solchen kein Lärm ausgeht.
- 11 Die von den Zügen ausgehenden Geräuschemissionen sind den Gleisen, auf denen sie abgestellt werden, zuzurechnen. Die Gleise sind notwendige Voraussetzung dafür, dass die Züge regelmäßig an einem bestimmten Ort, hier im Bahnhofsbereich, abgestellt werden, und folglich eine indirekte Quelle von Emissionen (siehe zum Verkehrsimmissionsschutz Jarass, BImSchG, 12. Aufl. 2017, § 2 Rn. 10, § 41 Rn. 1). Die Gleisanlage in ihrer Nutzung als nächtliche Abstellanlage ist als betriebliche Einheit im weiteren Sinne zu betrachten und als solche immissionsschutzrechtlich einzuordnen. Insoweit gilt Entsprechendes wie bei der Zuordnung von Fahrzeugverkehr auf einem Betriebsgelände, der als integraler Bestandteil der betrieblichen Betätigung der Betriebsstätte zuzurechnen ist (vgl. etwa VGH Mannheim, Beschluss vom 14. Oktober 2015 - 10 S 1469/15 - GewArch 2016, 483 Rn. 16; Storost, in: Ule/Laubinger/Repkewitz, BImSchG, Stand August 2017, § 38 Rn. C 4, m.w.N.).
- 12 Mit dieser Zurechnung werden entgegen der Auffassung der Klägerin Sonderregelungen nicht in unzulässiger Weise überspielt. Aus § 2 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG und dessen Verweis auf § 38 BImSchG folgt nicht, dass Fahrzeuge als solche von vornherein von den anlagenbezogenen Regelungen ausgenommen sind. Die Züge können vielmehr nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG dem anlagenbezogenen Immissionsschutzrecht unterfallen. Danach sind Anlagen im Sinne des Gesetzes u.a. Fahrzeuge, soweit sie nicht der Vor-

schrift des § 38 BImSchG unterliegen. Der Vorbehalt des § 38 BImSchG, der Schienenfahrzeuge ausdrücklich erwähnt, gilt nach dessen Absatz 1 Satz 1 nur für die durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen und begründet demnach kein allgemein fahrzeugbezogenes, sondern lediglich ein verkehrsbezogenes Sonderregime.

- 13 b) Die Gleise sind als "sonstige ortsfeste Einrichtung" eine Anlage im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG.
- 14 Die Einrichtung als Oberbegriff, der auch die Betriebsstätte umfasst, ist wie bereits der Begriff der Anlage als solcher weit auszulegen. Während die Betriebsstätte im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als räumliche Zusammenfassung der der Ausübung eines stehenden Betriebes dienenden Anlagen oder Einrichtungen zu verstehen ist und hierunter Fabriken, Werke und Anstalten zählen (BT-Drs. 7/179 S. 30), fallen unter die sonstigen Einrichtungen solche, die nicht unmittelbar oder nur im Zusammenhang mit anderen ortsfesten Einrichtungen der Ausübung eines Betriebes dienen. Ein Gebäude ist hierfür nicht zwingend erforderlich; sie umfassen vielmehr von Menschen für eine bestimmte Nutzung geschaffene Gegenstände (Laubinger/Storost, in: Ule/Laubinger/Repkewitz, BImSchG, Stand Februar 2018, § 3 Rn. E 26). In Abgrenzung zum Grundstück im Sinne von § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG, das für emissionsträchtige Arbeiten benutzt wird, und das "keine besonderen Einrichtungen" aufweist (BT-Drs. 7/179 S. 30), muss dieses für das Vorliegen einer Einrichtung mit baulichen oder technischen Elementen oder auf sonstige Weise verändert werden, so dass es sich für eine Nutzung mit immissionsschutzrechtlicher Relevanz eignet (vgl. Schulte/Michalk, in: Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, Stand 1. Oktober 2018, § 3 BImSchG Rn. 75; Thiel, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Juli 2018, § 3 BImSchG Rn. 86; Hofmann/Koch, in: Führ, GK-BImSchG, Stand 2016, § 3 Rn. 174 ff., 177.).
- 15 (1) Die Gleise, die wegen der Verbindung mit dem Boden in ihrer räumlichen Lage unveränderlich und somit ortsfest sind, erfüllen diese tatbestandlichen Voraussetzungen. Nur aufgrund der Errichtung eines Schienenwegs, die mit einer aufwendigen Umgestaltung des Grundstücks durch Unter- und Oberbau einhergeht, kann das Grundstück durch das Abstellen von Zügen in einer Weise

genutzt werden, die zu Lärmimmissionen auf benachbarten Grundstücken führen kann.

- 16 Der Einordnung des Straßen- bzw. Gleiskörpers als sonstige ortsfeste Einrichtung scheidet nicht daran, dass Verkehrswege allein in § 3 Abs. 5 Nr. 3 a.E. BImSchG erwähnt werden. Dies lässt nicht den Schluss zu, der Gesetzgeber sei davon ausgegangen, dass die Verkehrsinfrastruktur ohne den ausdrücklich normierten Ausschlussbestand dem Grunde nach nur dem emissionsträchtigen Grundstück zuzuordnen wäre (so aber etwa Dietlein, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Juli 2018, § 2 BImSchG Rn. 13 unter Berufung auf Kutscheidt, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand 2011, § 3 BImSchG Rn. 28, 28c). Denn nach der Begründung des Gesetzentwurfs wird der grundsätzliche Ausschluss von Straßen, Wasserstraßen und Schienenwegen allein mit einem die beiden Varianten des § 3 Abs. 5 Nr. 1 und 3 BImSchG übergreifenden Merkmal des Anlagenbegriffs begründet. Danach fallen u.a. Schienenwege mangels örtlicher Begrenzung nicht unter den Begriff der Anlage (BT-Drs. 7/179 S. 30). Dieser Ausschlussgrund trägt hier aber nicht. Denn es geht um die Nutzung deutlich unterscheidbarer und eindeutig abgrenzbarer Gleisabschnitte im Bahnhofsbereich, die sich im Anschluss an eine Weiche vor dem Bahnhofsbereich bis zum Prellbock (bzw. bis zum Grennzeichen Weiche) erstrecken, und nicht etwa um einen Abschnitt auf "freier Strecke"; wo in diesem Bereich die Triebwagen genau abgestellt werden, ist für die Einordnung als Anlage unbeachtlich.
- 17 (2) Der ausdrücklich nur in § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG geregelte Ausschluss öffentlicher Verkehrswege aus dem Anlagenbegriff steht der Einordnung der Gleise, soweit sie als nächtlicher Stellplatz dienen, als Anlage nicht entgegen.
- 18 (2.1) Diese Regelung ist auch im Anwendungsbereich des § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG zu beachten. Das folgt schon - wie oben unbeschadet der einzelfallbezogenen Einwände aufgezeigt - aus der den Ausschluss öffentlicher Verkehrswege tragenden Erwägung in der Begründung des Gesetzentwurfs. Nichts anderes gilt aufgrund der Bedeutung, die die Vorschrift im weiteren Gesetzgebungsverfahren durch die Einfügung von § 2 Abs. 1 Nr. 4 und §§ 35d bis 35f als der Vorgängernormen zu §§ 41 bis 43 BImSchG erhalten hat (BT-Drs. 7/1508 S. 4, 13 f.;

BT-Drs. 7/1513 S. 3). Wie der bereits im ursprünglichen Entwurf in Bezug auf Fahrzeuge enthaltene § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG mit dem dortigen Verweis auf § 38 BImSchG, dient auch § 3 Abs. 5 Nr. 3 a.E. BImSchG der Abgrenzung zwischen anlagebezogenem und verkehrsbezogenem Immissionsschutz (siehe auch Schulte/Michalk, a.a.O. Rn. 84).

- 19 Anders als bei dem die Fahrzeuge betreffenden § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG werden die beiden Aspekte des dieselbe Sache betreffenden Immissionsschutzes zwar nicht komplementär in dem Sinne geregelt, dass der Ausschluss in § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG die in § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG für den verkehrslärmbezogenen Immissionsschutz normierte Sonderregelung spiegelbildlich wiedergibt. § 3 Abs. 5 Nr. 3 a.E. BImSchG zielt aber gleichwohl auf eine umfassende Abgrenzung verkehrsbezogener Immissionen, für die sich das Bundes-Immissionsschutzgesetz nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG und somit nur teilweise, nämlich beschränkt auf den Bau von Straßen und Eisenbahnen und den darauf bezogenen Lärmschutz, öffnet (BT-Drs. 7/1513 S. 3; vgl. auch Storost, a.a.O., Stand Dezember 2014, § 2 Rn. C 20).
- 20 (2.2) Die inhaltliche Reichweite des Begriffs des Verkehrswegs richtet sich nach den §§ 41 bis 43 BImSchG und dem darin geregelten System des Verkehrslärm-schutzes, dessen Anwendbarkeit durch § 3 Abs. 5 Nr. 3 a.E. BImSchG freigehalten werden soll. Davon werden nur die typischen verkehrsbedingten Immissionen des jeweiligen Verkehrssystems Straße bzw. Schiene erfasst (BVerwG, Urteil vom 7. Juni 1977 - 1 C 21.75 - Buchholz 406.45 § 3 BImSchG Nr. 1 S. 8). Folglich sind zum einen emissionsträchtiges Zubehör, Nebenanlagen und Nebeneinrichtungen nicht als Bestandteile der vom Anlagenbegriff ausgenommenen öffentlichen Verkehrswege anzusehen (siehe etwa Schulze-Fielitz, in: Führ, GK-BImSchG, Stand 2016, § 41 Rn. 14; Dietlein, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Juli 2018, § 2 BImSchG Rn. 14; Thiel, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Juli 2018, § 3 BImSchG Rn. 96; Laubinger/Storost, a.a.O., § 3 Rn. E 59, jeweils m.w.N.). Zum anderen ist bei Immissionen, die von denjenigen Teilen der Betriebsanlagen der Eisenbahn herrühren, die typischerweise geeignet sind, auf die Verursachung von Verkehrsgeräuschen Einfluss zu nehmen (Gleisanlagen mit Unter- und Oberbau einschließlich der Oberleitung; vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1998 - 11 C 3.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG

Nr. 18 S. 48 <50>; Beschlüsse vom 23. Mai 2006 - 9 B 8.06 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 46 Rn. 7 und vom 9. September 2013 - 7 B 2.13 u.a. - juris Rn. 8), zu unterscheiden. Auch insoweit sind nur die mit dem Fahrbetrieb verbundenen Immissionen von Belang. Dieser beschränkt sich zwar nicht allein auf den Fahrvorgang als solchen, sondern erstreckt sich auch auf unmittelbar hiermit verbundene vorbereitende, begleitende und nachfolgende Tätigkeiten (vgl. Jarass, BImSchG, 12. Aufl. 2017, § 38 Rn. 8; Hansmann/Hofmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Juli 2018, § 38 BImSchG Rn. 19; Knauff, in: Führ, GK-BImSchG, Stand 2016, § 38 Rn. 41). Auf hierdurch hervorgerufene Immissionen ist die Messanordnung aber nicht gerichtet. Sie bezieht sich in ihrer in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof präzisierten Fassung nur auf den Zeitraum des Ruhezustands der Züge nach dem Herunter- und vor dem Hochfahren des letzten bzw. ersten Triebwagens. Der Vorgang des Herunter- bzw. Hochfahrens der Züge, der - was hier offen bleiben kann - als nachfolgende bzw. vorbereitende Tätigkeit dem Fahrvorgang noch zuzurechnen sein mag, kann nach den tatsächlichen Feststellungen des Verwaltungsgerichtshofs vom Ruhezustand der abgestellten Züge technisch abgegrenzt werden. Des Weiteren hat der Verwaltungsgerichtshof festgestellt, dass die während des Ruhezustands automatisch ablaufenden Vorgänge keine zwingende Voraussetzung für den anschließenden Fahrvorgang sind. Ob die Ausführungen der Klägerin insbesondere zur Erforderlichkeit des Vorheizens der Züge in der kalten Jahreszeit dies zu erschüttern geeignet wären oder ob es dabei rechtlich nur um besondere Modalitäten einer gleichwohl nicht unmittelbar auf den Fahrvorgang bezogenen Abstellphase geht, kann dahinstehen. Denn dieses Vorbringen ist mangels einer durchgreifenden Verfahrensrüge unbeachtlich.

- 21 (3) Der Einordnung als Anlage im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 3 Abs. 5 BImSchG steht nicht entgegen, dass damit die Gleise nur mit einem Ausschnitt der darauf insgesamt stattfindenden Nutzungen erfasst werden.
- 22 Die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichtshofs, es sei rechtlich nicht ausgeschlossen, dass eine Sache bzw. mehrere rechtlich als Gesamtheit anzusehende Gegenstände nur zeitweise und im Falle einer bestimmten Nutzung als Anlage im immissionsschutzrechtlichen Sinne zu betrachten sind, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz dient in erster Linie

dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und damit der Bewältigung der durch Immissionen verursachten Konflikte zwischen verschiedenen rechtlich geschützten Interessen (§ 1 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG). Soweit Immissionen auf die Nutzung einer Sache zurückzuführen sind, kann folglich bei verschiedenartiger Nutzung auch eine unterschiedliche rechtliche Bewertung angezeigt sein.

- 23 Eine hieran anknüpfende Regelung findet sich in § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG für von Fahrzeugen ausgehende Emissionen. Die Anlageneigenschaft von Fahrzeugen ist durch den Verweis auf § 38 BImSchG von deren verkehrsbezogener Nutzung abzugrenzen. Bei den Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 und 3 BImSchG verschließt sich der Normgeber einer solchen Unterscheidung ebenfalls nicht. Denn der Gedanke einer je nach Nutzung differenzierenden Einordnung von Abstellgleisen liegt auch der Begründung der aktuellen Fassung der Berechnungsvorschrift Schall 03 (Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV) zugrunde (BT-Drs. 18/1280 S. 88). Denn darin wird zur Ermittlung und Bewertung von "Aggregatgeräuschen stehender Züge in Zugabstellanlagen und Endhalttestellen" auf die TA Lärm verwiesen.
- 24 Ist in den gesetzlichen Regelungen eine nutzungsabhängige Betrachtungsweise grundsätzlich angelegt, muss sie allerdings in der jeweiligen Fallkonstellation auch in der Praxis umsetzbar sein. Dies setzt voraus, dass die beiden Nutzungen getrennt erfassbar sind. Bei zeitlich aufeinanderfolgenden alternierenden Nutzungen ist dies grundsätzlich möglich. Rechtlich relevant ist eine Nutzung aber - jedenfalls in der Regel - nur dann, wenn sie insbesondere zeitlich ins Gewicht fällt, also eine nennenswerte Zeitspanne umfasst, und mit einer gewissen Regelmäßigkeit zu verzeichnen ist (vgl. Hofmann/Koch, in: Führ, GK-BImSchG, Stand 2016, § 3 Rn. 177). Diese Voraussetzungen sind bei einer Nutzung von Gleisen als Stellplatz, die sich jede Nacht während der allgemeinen Betriebsruhe des Bahnhofs wiederholt, gegeben. Damit wird dem Anliegen des Gesetzes, die Reichweite der Sonderregelungen des Verkehrslärmschutzes auf Verkehrsgereusche zu begrenzen, weitestgehend entsprochen.
- 25 Eine Abgrenzung nach dem Schwerpunkt der Nutzung, wie von der Klägerin vertreten, kann demgegenüber nicht überzeugen. Sie ist vom Interesse an einer

einheitlichen immissionsschutzrechtlichen Zuordnung einer Sache getragen und wird schon insoweit dem Ansatz einer nutzungsabhängigen Betrachtungsweise nicht gerecht. Auch fehlt es an klaren Vorgaben, nach welchen - qualitativen oder quantitativen - Kriterien die Abgrenzung sich ausrichten sollte. Letztlich dürfte eine solche Abgrenzung darauf hinauslaufen, die Abstellphase dem Fahrbetrieb - sei es nach einem zeitlichen Vergleich, sei es als Ergebnis der Bewertung des Abstellens als einer bloßen "Hilfstätigkeit" für den eigentlichen Verkehrsvorgang - zu- und unterzuordnen. Mit der differenzierenden Regelung in § 41 Abs. 1 BImSchG ist dies nicht vereinbar.

- 26 2. Zu Recht ist der Verwaltungsgerichtshof davon ausgegangen, dass die weiteren Tatbestandsvoraussetzungen des § 26 Satz 1 BImSchG gegeben sind.
- 27 a) Es bestehen konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die von den Triebwagen herührenden Lärmemissionen als schädliche Umwelteinwirkungen einzustufen sind.
- 28 Nach den Feststellungen des Verwaltungsgerichtshofs überschreiten die im Auftrag von Anwohnern gemessenen Immissionspegel die Immissionsrichtwerte aller in Betracht zu ziehenden Gebietsarten nach Nr. 6.1 der hier gemäß Nr. 1 Abs. 3 anwendbaren TA-Lärm. Diese Bewertung der Schädlichkeitsgrenze des § 3 Abs. 1 BImSchG als Voraussetzung einer Messanordnung wird durch die Ausführungen der Klägerin zur geminderten Schutzwürdigkeit der Nachbarbebauung des Bahnhofs nicht infrage gestellt. Das normkonkretisierende Regelungskonzept und die daraus folgende Bindungswirkung der TA Lärm lässt für eine abweichende einzelfallbezogene Beurteilung zwar insoweit Raum, als die TA Lärm insbesondere durch Kann-Vorschriften und Bewertungsspannen Spielräume eröffnet (BVerwG, Beschluss vom 26. März 2014 - 4 B 3.14 - UPR 2014, 213 Rn. 6). Ob hier solche Spielräume nach Maßgabe von Nr. 5.2 i.V.m. Nr. 5.1 TA Lärm nicht zuletzt wegen des Gebots gegenseitiger Rücksichtnahme in Erwägung zu ziehen sind, ist aber erst bei der Prüfung von Maßnahmen auf der Grundlage von Messungen von Bedeutung.
- 29 Der Heranziehung der TA Lärm steht nicht entgegen, dass die Triebfahrzeuge nach der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsys-

tem "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (Beschluss der Kommission vom 4. April 2011 <ABl. L 99 S. 1> - TSI Lärm -) zugelassen sind. Denn die Vorschriften haben unterschiedliche Zielrichtungen. In der TSI Lärm werden im Anhang unter Ziffer 4.2.2.2 zwar Grenzwerte für das primär durch Hilfsaggregate wie Kühlsysteme, Klimaanlage und Kompressoren bestimmte Standgeräusch von Elektrotriebwagen (ET) bestimmt; der Grenzwert für die Lärmemission, der in einem Abstand von 7,5 m zur Gleismitte und in 1,2 m Höhe über Schienenoberkante definiert wird, beträgt nach Tabelle 3 68 dB. Allein damit wird eine Prüfung der Immissionsbelastung durch den Einsatz der Triebwagen an einem bestimmten Ort am Maßstab der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 TA-Lärm aber nicht entbehrlich.

- 30 b) Zu Unrecht rügt die Klägerin, sie sei nicht Anlagenbetreiberin im Sinne von § 26 Satz 1 BImSchG, so dass der Bescheid nicht an sie hätte gerichtet werden dürfen. Anlagenbetreiber ist, wer die Anlage in eigenem Namen, auf eigene Rechnung und in eigener Verantwortung führt. Die Eigentümerstellung ist nicht entscheidend; auch der Pächter einer Anlage kann Betreiber sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Oktober 1998 - 7 C 38.97 - BVerwGE 107, 299 <301 f.>). Maßgeblich kommt es darauf an, wer unter Berücksichtigung sämtlicher konkreter, rechtlicher, wirtschaftlicher und tatsächlicher Gegebenheiten bestimmenden Einfluss auf die Einrichtung, Beschaffenheit und den Betrieb der Anlage ausübt. Dies richtet sich hier ungeachtet der vertraglichen Vereinbarungen in dem von der Klägerin mit der D. AG geschlossenen Trassennutzungsvertrag maßgeblich nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Betreiber der Schienenwege - mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen - ist gemäß § 2 Abs. 3a AEG a.F., § 2 Abs. 7 AEG n.F. das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung zuständig ist. Betreiber einer Serviceeinrichtung ist, wie nunmehr in § 2 Abs. 11 AEG n.F. ausdrücklich geregelt (BT-Drs. 18/8334 S. 65, 247), das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Betrieb dieser Einrichtung zuständig ist. Eine inhaltliche Änderung gegenüber § 2 Abs. 3c AEG a.F., der Serviceeinrichtungen lediglich definierte, ohne deren Betreiber zu benennen, ist damit nicht verbunden (siehe etwa Fehling, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 2 Rn. 104 f.). Hiernach ist jeweils die Klägerin Betreiberin im eisenbahnrechtlichen und zugleich im immissionsschutzrechtlichen Sinne. Als solcher obliegt ihr die Ver-

antwortung für den ordnungsgemäßen Betrieb ihrer Schienenwege und Serviceeinrichtungen. Dies umfasst auch die Einhaltung immissionsschutzrechtlicher Vorschriften (vgl. auch Metzler, UPR 2016, 440 <448 f.>). Daran ändert sich nichts dadurch, dass die jeweilige Infrastruktureinrichtung erst durch die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeräumte Nutzung zu der Anlage wird, die immissionsschutzrechtliche Probleme aufwirft. Denn auch diese Nutzung ist Teil des von der Klägerin zu verantwortenden Betriebs. Insoweit ist sie gegebenenfalls gehalten, auf ihren Vertragspartner einzuwirken bzw. den Nutzungsvertrag den immissionsschutzrechtlichen Erfordernissen anzupassen.

31 c) Schließlich leidet die angefochtene Verfügung nicht an Ermessensfehlern. Zu Unrecht geht die Klägerin davon aus, dass Maßnahmen zu einer Verringerung der Lärmbelastung der Nachbarschaft keinesfalls angeordnet werden könnten, die Messergebnisse somit nutzlos seien und die Messanordnung sich als unverhältnismäßig erweise. Die Ausführungen zum Ausschluss einer Lärmsanierung nach §§ 41 ff. BImSchG verfehlen den rechtlichen Ausgangspunkt. Ob der Klägerin Maßnahmen auf der Grundlage von § 24 BImSchG auferlegt werden können, ist jedenfalls offen. Das reicht für die angeordnete Maßnahme der Sachverhaltsaufklärung aus. Eine hypothetische Prüfung, ob die Klägerin ausgehend von nach ihrer Einschätzung zu erwartenden Messergebnissen, die eine nächtliche Lärmbelastung der Umgebungsbebauung unterhalb der Gesundheitsgefährdung und unter der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) belegen, jegliche Anordnung zur Lärminderung abwehren könnte, ist nicht veranlasst.

32 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

Prof. Dr. Korbmacher

Brandt

Dr. Schemmer

Dr. Günther

Dr. Löffelbein

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes für das Revisionsverfahren wird gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 52 Abs. 2 GKG auf 5 000 € festgesetzt.

Prof. Dr. Korbmacher

Brandt

Dr. Schemmer

Dr. Günther

Dr. Löffelbein