

Urteil Az. 22 B 11.2608, 22 B 11.2634*

Bayerischer VGH

19. August 2014

Leitsätze

In einer Berufungsbegründung erfolgte Verweisung auf ein Parallelverfahren ohne Beifügung eines Abdrucks des in Bezug genommenen Schriftsatzes; Vor Erhebung einer Verpflichtungsklage unterbliebene Anmeldung des klagegegenständlichen Anspruchs bei der öffentlichen Verwaltung; Heilung dieses Mangels durch Nachholung der Antragstellung bei der öffentlichen Verwaltung und sachliche Entscheidung hierüber während des gerichtlichen Verfahrens; Geräuschimmissionen nächtlicher Containerzugvorbeifahrten bei Wohnanwesen; Eigenschaft eines Hafenzufahrtsgleises als „öffentlicher Verkehrsweg“ bzw. „öffentliche Verkehrsfläche“; Umfang der rechtlich zulässigen Nutzung einer seit Jahrzehnten bestehenden Eisenbahnstrecke als Maßstab für die hierdurch bewirkte Immissionsvorbelastung der Umgebung; Auslegung des Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG.

Tenor

- 1 I. Die Berufungen werden zurückgewiesen.
- 2 II. Bis zur Verbindung der Berufungsverfahren zur gemeinsamen Entscheidung tragen die Kläger zu 1) und 2) die Kosten des Berufungsverfahrens 22 B 11.2608, die Kläger zu 3) und 4) die Kosten des Berufungsverfahrens 22 B 11.2634 jeweils zur Hälfte. Die ab der Verbindung zur gemeinsamen Entscheidung entstandenen Kosten fallen den Klägern zu je einem Viertel zur Last. Die Beigeladenen tragen ihre außergerichtlichen Kosten selbst.
- 3 III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Kläger dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der Beklagte vor Vollstreckungsbeginn Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- 4 IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

*<http://openjur.de/u/725210.html> (= openJur 2014, 19842)

Tatbestand

- 5 Die Kläger zu 1) und 2) sind Eigentümer der im Ortsteil N... der Beigeladenen zu 1) liegenden, aneinander grenzenden Grundstücke P...-Straße 11 (Fl.Nr. ...) und Z...weg 17 (Fl.Nr. ...). Das erstgenannte Grundstück haben sie am 7. August 1997 von der Beigeladenen zu 1) mit der Maßgabe erworben, dass sie es an diese zurückzuverkaufen haben, falls sie dort nicht binnen Jahresfrist ein Wohnhaus nach den von der Beigeladenen zu 1) bauaufsichtlich genehmigten Plänen errichten und es nicht mindestens zwölf Jahre lang für ihren Eigenbedarf nutzen. Das Grundstück Z...weg 17 haben die Kläger zu 1) und 2) mit notariellen Urkunden vom 14. September 2006 und 7. Februar 2007 gekauft. Das auf dem Grundstück P...-Straße 11 befindliche Einfamilienhaus bewohnen sie eigenem Bekunden zufolge selbst; das auf dem Grundstück Z...weg 17 bestehende Einfamilienhaus haben sie – ebenfalls nach eigener Darstellung – vermietet.
- 6 An dem nördlich an das Anwesen P...-...-Straße 11 angrenzenden Grundstück P...-Straße 13 (Fl.Nr. ...) hat die Beigeladene zu 1) am 27. März 1996 zugunsten der Kläger zu 3) und 4) ein Erbbaurecht mit der Maßgabe bestellt, dass diese Kläger hierauf im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus binnen Jahresfrist ein Wohnhaus zu errichten hatten. Die Kläger zu 3) und 4) haben eigener Darstellung zufolge dieses Grundstück noch im Jahr 1996 mit einer Doppelhaushälfte bebaut, die an das Anwesen P...-Straße 11 anschließt. Am 17. Juni 2003 erwarben die Kläger zu 3) und 4) das Grundstück P...-Straße 13 von der Beigeladenen zu 1) unter gleichzeitiger Aufhebung des bestehenden Erbbaurechts mit der Maßgabe, dass der Beigeladenen zu 1) ein Ankaufsrecht zusteht, falls die Kläger zu 3) und 4) das Grundstück und das darauf stehende Gebäude nicht mindestens zwölf Jahre lang für Eigenbedarfszwecke nutzen.
- 7 Westlich des Ortsteils N... verläuft – von den vorgenannten Grundstücken nur durch einen Weg getrennt – ein (nachfolgend als „Hafenzufahrtsgleis“ bezeichnetes) Eisenbahngleis. Es zweigt in der Nähe des ehemaligen Bahnhofs S... von der Eisenbahnstrecke Aschaffenburg-Süd – Aschaffenburg-N... ab und führt zu dem von der Beigeladenen zu 2) betriebenen Hafen Aschaffenburg.
- 8 Mit Schreiben vom 10. Juli 2008, in dessen Briefkopf auch die Klägerin zu 2) erwähnt wird, machte der Kläger zu 1) gegenüber der Regierung von Mittelfranken geltend, seit Mitte Mai 2008 bestehe eine durchgehende Containerzugverbindung von Rotterdam bis in den Aschaffener Hafenbahnhof. Dieser Zug, der in 40 Containern ca. 800 t Fracht befördere, verkehre, nachdem das zunächst dreimal wöchentlich der Fall gewesen sei, ab Ende Juni 2008 viermal pro Woche in jede Richtung. Die ankommenden Züge würden das Hafenzufahrtsgleis zwischen 22.30 Uhr und 3.30 Uhr benutzen. Da sie extrem laut seien und vergleichsweise schnell fahren würden, sich die nächstgelegenen Schlafräume betroffener An-

wohner zudem nur etwa 7 m vom Gleisbett entfernt befänden, ergäben sich hieraus massive Beeinträchtigungen während der Schlafenszeit. Zudem führten die Containerzüge an der angrenzenden Bausubstanz zu spürbaren Erschütterungen, die die Gefahr von Rissbildungen und Setzungen nach sich zögen. Die bisherige Nutzung des Hafenzufahrtsgleises sei jedem Alteinwohner bewusst gewesen; Neubauwillige hätten sie als kalkulierbar akzeptieren können. Die gegenwärtige und die zukünftige Nutzung des Hafenzufahrtsgleises (die Häufigkeit der Zugverbindungen werde voraussichtlich zunehmen) würden den Wohnwert jedoch massiv beeinträchtigen.

- 9 Nach wiederholtem Schriftwechsel zwischen dem Kläger zu 1) (vgl. dessen weitere Eingabe vom 17.11.2008) bzw. den Bevollmächtigten der Kläger (vgl. deren Schriftsatz vom 11.2.2009) und der Regierung von Mittelfranken (vgl. deren Schreiben vom 5.11.2008 und vom 2.2.2009) lehnte die Regierung mit Schreiben vom 27. März 2009 die zuletzt geforderte Erstellung eines Schallschutzgutachtens zur Feststellung der in der Nachtzeit erreichten Spitzenpegel sowie die Anordnung eines Nachfahrverbots auf dem Hafenzufahrtsgleis ab.
- 10 Mit ihrer am 30. April 2009 zum Verwaltungsgericht Würzburg erhobenen Klage (Az. W 6 K 09.341) beantragten die Kläger zu 1) und 2) die Verpflichtung des Beklagten, für die Hafenbahn Aschaffenburg, beginnend ab „Zufahrtsgleis N...-Weiche“, ein Nachfahrverbot anzuordnen, hilfsweise dessen Verpflichtung, Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass auf der Hafenbahn Aschaffenburg, beginnend ab „Zufahrtsgleis N...-Weiche“, Nachtruhestörungen unterbleiben, die auf den klägerischen Grundstücken Fl.Nr. ... und Fl.Nr. ... der Gemarkung L... einen einmaligen Spitzenpegel von 70 dB(A) oder einen Mittelungspegel von 49 dB(A) übersteigen.
- 11 Diese Klage wies das Verwaltungsgericht durch Urteil vom 9. Juni 2010 als zulässig, jedoch nicht begründet ab. Aus §5a Abs. 2 AEG i.V.m. §5a Abs. 1 und §5 Abs. 1 AEG ergebe sich, dass die Zuständigkeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden nicht die Abwehr aller Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung umfasse, die sich aus dem Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur oder der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen ergeben könnten. Die erstgenannte Norm ermächtige vielmehr nur zu solchen Maßnahmen, die der Verhinderung oder Beseitigung von Verstößen gegen das Eisenbahnrecht dienten. Außerhalb der Vorschriften über die Planfeststellung habe der immissionsschutzrechtliche Nachbarschutz keinen Niederschlag in eisenbahnrechtlichen Vorschriften gefunden. Da es sich bei der Hafenbahn Aschaffenburg einschließlich des Hafenzufahrtsgleises um eine Serviceeinrichtung im Sinn von §2 Abs. 3c Nr. 8 AEG handele, deren Betrieb nach §6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AEG genehmigungsfrei zulässig sei, werde dieses Gleis auch nicht ungenehmigt betrieben. Einen Anspruch auf Planergänzung nach §75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besäßen die Kläger zu 1) und 2) deshalb nicht, weil diese Bestimmung nur für Planfeststellungsbeschlüsse gelte, die nach dem Inkrafttreten des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder einer vergleichbaren Regelung des Fachplanungsrechts erlassen worden seien. Auf

einen Gebietserhaltungsanspruch könne das Klagebegehren nicht gestützt werden, da die eisenbahnrechtlichen Vorschriften nicht den Schutz der Eigentümer von Nachbargrundstücken vor Beeinträchtigungen des baulichen Gebietscharakters bezweckten. Eingriffsbefugnisse nach dem Immissionsschutzrecht seien der Beigeladenen zu 1) zugewiesen. Lärmsanierungsansprüche nach §§906, 1004 BGB müssten im ordentlichen Rechtsweg geltend gemacht werden.

- 12 Mit ihrer am 5. August 2009 zum Verwaltungsgericht Würzburg erhobenen Klage (Verfahren W 6 K 09.757) verfolgten die Kläger zu 3) und 4) das gleiche Rechtsschutzziel wie die Kläger zu 1) und 2). Ihr Rechtsschutzbedürfnis ergebe sich aus dem Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 27. März 2009, das für alle Anlieger der Hafentbahn gleichermaßen gelte. Im Übrigen wiederholten sie das Vorbringen der Kläger zu 1) und 2) im Verfahren W 6 K 09.341 oder nahmen hierauf Bezug.
- 13 Durch Urteil vom 9. Juni 2010 wies das Verwaltungsgericht die Klage der Kläger zu 3) und 4) als unzulässig ab, da sich diese Kläger unter Verstoß gegen §68 Abs. 2 und §75 Satz 1 VwGO vor der Klageerhebung nicht mit ihrem Begehren an den Beklagten gewandt hätten. Dieses Unterlassen werde nicht dadurch gegenstandslos, dass der Beklagte sachlich auf die Klage erwidert habe. Der Umstand, dass die Begründung des Schreibens der Regierung von Mittelfranken vom 27. März 2009 wohl auch auf die Kläger zu 3) und 4) übertragbar sei, ändere an der Rechtslage nichts.
- 14 Mit Schreiben ihrer Bevollmächtigten vom 25. Juni 2010 stellten die Kläger zu 3) und 4) den Haupt- und den Hilfsantrag, den sie im Verfahren W 6 K 09.757 rechtshängig gemacht hatten, bei der Regierung von Mittelfranken. Durch Bescheid vom 5. Juli 2010 wies die Regierung diese Anträge als unbegründet ab, da sich aus dem in der Sache W 6 K 09.341 ergangenen Urteil des Verwaltungsgerichts ergebe, dass für das geforderte Tätigwerden der Eisenbahnaufsichtsbehörde keine Rechtsgrundlage bestehe.
- 15 Mit ihrer vom Verwaltungsgerichtshof zugelassenen Berufung beantragen die Kläger zu 1) und 2):
- 16 1. Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts Würzburg vom 9. Juni 2010 wird aufgehoben.
- 17 2. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Bescheides der Regierung von Mittelfranken vom 27. März 2009 verpflichtet, für die Hafentbahn Aschaffenburg, beginnend ab Zufahrtsgleis N...-Weiche, ein Nachtfahrverbot anzuordnen,
- 18 hilfsweise,
- 19 der Beklagte wird verpflichtet, Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass auf der Hafentbahn Aschaffenburg, beginnend ab Zufahrtsgleis N...-Weiche, Nachtruh-

estörungen unterbleiben, die auf den klägerischen Grundstücken Fl.Nr. ... und Fl.Nr. ... der Gemarkung L... einen einmaligen Spitzenpegel von 70 dB(A) pro Nacht oder einen Mittelungspegel von 49 dB(A) übersteigen.

- 20 Zur Begründung tragen sie u. a. vor, die Beigeladene zu 2) sei bemüht, die Zugbewegungen – soweit möglich – in die Zeit um 6.00 Uhr zu verlegen. Die Containerzüge würden jedoch mindestens eine Stunde zuvor durch eine Diesellok abgeholt; knapp vor 6.00 Uhr würden oft 40 Container-Fahrgestelle in den Hafen einfahren. Die Lokfahrt, die lauter als der Containerzug sei, verursache jeweils eine zusätzliche Aufwachreaktion. Hinsichtlich der weiteren Angaben der Kläger zu 1) und 2) über die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs auf dem Hafenzufahrtsgleis wird auf die Schreiben ihrer Bevollmächtigten vom 10. September 2012, 18. März 2013, 26. April 2013, 11. Juni 2013 und 14. Juni 2013 (Bl. 212 f., Bl. 217 – 219, Bl. 224 f., Bl. 236 f. und Bl. 238 – 250 der Akte des Verfahrens 22 B 11.2608) Bezug genommen.
- 21 Die Auffassung des Verwaltungsgerichts, die Eisenbahnaufsicht diene nicht dem Nachbarschutz, werde durch Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG widerlegt. Der kompetenzrechtliche Gehalt dieser Bestimmung bestehe darin, dass sie die Zuständigkeit der allgemeinen Immissionsschutzbehörden hinsichtlich des eisenbahnbezogenen Lärms ausschließe; als Befugnisnorm komme ihr die Aufgabe zu, Lücken im Eingriffssystem des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu schließen. Eine Lücke bestehe namentlich für Alteisenbahnen, für die weder eine Planfeststellung noch eine sonstige Genehmigung nachweisbar sei. Art. 16 Abs. 2 Satz 2 BayESG lasse im Übrigen Raum auch für ein Nachtfahrverbot.
- 22 Zu Unrecht habe der Beklagte ferner von der durch Art. 16 Abs. 3 BayESG verliehenen Befugnis keinen Gebrauch gemacht und von der Beigeladenen zu 2) nicht die Vorlage eines Schallschutzgutachtens verlangt. Was den Einwand der Vorbelastung ihrer Wohnnutzung durch das Hafenzufahrtsgleis anbetreffe, so bräuchten die Kläger nicht klüger zu sein als die Beigeladene zu 1), die in Kenntnis dieses Gleises ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt habe. Angesichts der in Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG erfolgten Anknüpfung an die Begriffsbestimmung des §3 Abs. 1 BImSchG könnten die Kläger einen „immissionsschutzrechtlichen Gebietserhaltungsanspruch nach der TA Lärm“ geltend machen. Obgleich in allgemeinen Wohngebieten nachts ein Immissionswert von 40 dB(A) einzuhalten sei, würden sie sich wegen der bestehenden Gemengelage und der sich aus dem Hafenzufahrtsgleis ergebenden Vorbelastung mit dem durch §2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorgegebenen Schutzniveau von 49 dB(A) begnügen.
- 23 Dem anlagenbezogenen Immissionsschutz unterfalle das Hafenzufahrtsgleis deshalb, weil es sich bei ihm mangels erfolgter Widmung nicht um einen öffentlichen Verkehrsweg im Sinn von §3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG handele. Unabhängig hiervon gehe das Eisenbahn-Bundesamt in einem Schreiben vom 19. Februar 2009 (Bl. 103 – 113 der Akte des Verfahrens 22 B 11.2608) davon

aus, dass u. a. Containerterminals, (Güter-)Bahnhöfe sowie Verlade- und Umschlageinrichtungen nicht als öffentliche Schienenanlagen, sondern als Anlagen im Sinn von §3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG anzusehen seien, die den Anforderungen des §22 Abs. 1 BImSchG genügen müssten. Nicht zu folgen sei diesem Schreiben hinsichtlich der darin vertretenen Auffassung, die Geräusche der in die vorgenannten Anlagen ein- und aus ihr ausfahrenden Züge seien nach der Verkehrslärmschutzverordnung zu berechnen und zu bewerten. Insoweit gelte vielmehr der Grundsatz, dass der Zu- und Abgangsverkehr derjenigen Anlage zuzurechnen sei, durch deren Nutzung er ausgelöst werde, sofern er sich innerhalb eines räumlich überschaubaren Bereichs bewege und vom übrigen Verkehr unterscheidbar sei.

- 24 Der Beklagte beantragt,
- 25 die Berufung der Kläger zu 1) und 2) zurückzuweisen.
- 26 Zwischen dem 1. August 2011 und dem 31. August 2012 hätten auf dem Hafenzugfahrtsgleis 30 Zugbewegungen während der Nacht stattgefunden; das entspreche durchschnittlich 2,3 Nachtfahrten je Monat. Da das Allgemeine Eisenbahngesetz keine dem §29b Abs. 2 LuftVG vergleichbare Bestimmung enthalte, die bei unzumutbarem Betriebslärm zu einem Einschreiten ermächtige, folge aus §5a Abs. 2 AEG i.V.m. §5 Abs. 1 AEG keine Eingriffsbefugnis. Im Übrigen sei im vorliegenden Fall die Schwelle zur Gesundheitsgefahr nicht überschritten.
- 27 Da Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG selbst keine Parameter enthalte, die ein Einschreiten der Aufsichtsbehörde auslösen könnten, bedürfe die in dieser Norm enthaltene Formulierung „zum Schutz der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen“ der Ausfüllung durch Rückgriff auf vorrangige spezialgesetzliche Regelungen. Aus ihnen ergebe sich alsdann der Rahmen, innerhalb dessen Anordnungen zulässig seien. Soweit es um Immissionen gehe, die durch die Teilnahme am Verkehr verursacht seien, seien die §§38 ff. BImSchG maßgeblich, soweit ein anderer Zweck im Vordergrund stehe, die Vorschriften über Anlagen. Auf die hier zu beurteilenden Motoren- und Rollgeräusche fahrender Züge seien die §§38 ff. BImSchG anzuwenden. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde könne danach z.B. ein nach §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG unzulässiges Lauflassen von Motoren unterbinden. Die letztgenannte Vorschrift gestatte es jedoch nicht, den bestimmungsgemäßen Betrieb auch nur zeitweise unmöglich zu machen. Im Übrigen habe der bundesrechtliche Normgeber die Frage des Lärmschutzes an Bahnanlagen in den §§41, 43 BImSchG und in der Verkehrslärmschutzverordnung abschließend geregelt; über Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG könnten keine weitergehenden Anforderungen gestellt werden.
- 28 Die Beigeladene zu 2) führt zur Nutzung des Hafenzugfahrtsgleises in jüngerer Zeit aus, jeweils dienstags und freitags würden gegen 4.50 Uhr Züge mit Leercontainern am Hauptbahnhof Aschaffenburg eintreffen, die durchschnittlich etwa

eine Stunde später in den Hafen Aschaffenburg gezogen würden. Die Lärmbelastung der Kläger habe hierdurch – falls überhaupt – nur unwesentlich zugenommen, da pro Jahr etwa 80 der Holzbeförderung dienende Züge entfallen seien. Wegen der Gesamtzahl der nach Darstellung der Beigeladenen zu 2) im Zeitraum vom 31. Dezember 2011 bis zum 28. März 2013 zu verzeichnenden Zugein- und -ausfahrten wird auf die Anlage zum Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 28. Mai 2013 (Bl. 233 - 235 der Akte des Verfahrens 22 B 11.2608) verwiesen.

- 29 Unter rechtlichem Blickwinkel macht die Beigeladene zu 2) geltend, ihre aus §14 AEG folgende Verpflichtung, ohne zeitliche Einschränkung Zugang zu der von ihr vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren, könne nicht durch Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG als einer Norm des bayerischen Landesrechts außer Kraft gesetzt werden. Auch aus der Verordnung über die Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 22. Dezember 1998 (GVBl S. 1025, BayRS 9210-2-W – ZustVVerk –) ergebe sich nicht, dass die Regierung von Mittelfranken befugt sei, belastende Verwaltungsakte gegenüber den Beigeladenen zu 2) und 3) zu erlassen. Vor allem aber gestatte Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG keine Anordnungen zur Verringerung von Lärmemissionen. Da dem Bund nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG die konkurrierende Gesetzgebungsbefugnis für den Lärmschutz zustehe, seien die Länder nach Art. 72 Abs. 1 GG an eigener Gesetzgebung gehindert, soweit der Bund – wie durch den Erlass des Bundes-Immissionsschutzgesetzes geschehen – von seiner Kompetenz Gebrauch gemacht habe. Der Anwohnern gegenüber dem Betrieb von Eisenbahnen zustehende Lärmschutz bemesse sich nach dem Schutzkonzept der §§41 bis 43 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung; diese Regelungen seien abschließend. Da die Kläger zu 1) und 2) die Geräusche bekämpfen würden, die von den auf der Schiene verkehrenden Zügen ausgingen, spielten die anlagenbezogenen Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorliegend ohnehin keine Rolle, da der Bundesgesetzgeber den fahrzeug- und schienenbezogenen Lärmschutz in den §§38 ff. BImSchG geregelt habe. Die Einhaltung der fahrzeugbezogenen Vorgaben werde allein über die Typenzulassung der Schienenfahrzeuge sichergestellt; einzelfallbezogene Anordnungen dürften insoweit nicht erlassen werden. Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG könne sich deshalb – wie auch Art. 16 Abs. 2 Satz 2 BayESG zeige – nur auf die Betriebssicherheit von Eisenbahnen beziehen.
- 30 Die Kläger zu 3) und 4) beantragen mit ihrer gleichfalls vom Verwaltungsgerichtshof zugelassenen Berufung:
- 31 1. Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts Würzburg vom 9. Juni 2010 wird aufgehoben.
- 32 2. Der Beklagte wird unter Aufhebung seines Bescheids vom 5. Juli 2010 verpflichtet, für die Hafensbahn Aschaffenburg, beginnend ab Zufahrtsgleis N...-Weiche, ein Nachtfahrverbot anzuordnen,

- 33 hilfsweise,
- 34 der Beklagte wird unter Aufhebung seines Bescheids vom 5. Juli 2010 verpflichtet, Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass auf der Hafenbahn Aschaffenburg, beginnend ab Zufahrtsgleis N...-Weiche, Nachtruhestörungen unterbleiben, die auf dem klägerischen Grundstück Fl.Nr. ... der Gemarkung L... einen einmaligen Spitzenpegel von 70 dB(A) pro Nacht oder einen Mittelungspegel von 49 dB(A) übersteigen.
- 35 Die Klage sei von Anfang an zulässig gewesen, da die Schreiben der Kläger zu 1) und 2) an die Regierung von Mittelfranken auch den Klägern zu 3) und 4) zugerechnet werden könnten. Denn der Lärmschutz sei gebietsbezogen; die Kläger zu 1) und 2) hätten als Sprecher der lärmbeeinträchtigten Anwohner gehandelt. Zudem habe die Regierung von Mittelfranken den Antrag der Kläger zu 1) und 2) im Bescheid vom 27. März 2009 als „Eingabe“, mithin als Musterantrag für das betreffende Gebiet, behandelt.
- 36 Sollte die von den Klägern zu 3) und 4) erhobene Untätigkeitsklage ursprünglich unzulässig gewesen sein, hätten sie bis zum Ablauf der Frist zur Begründung des Antrags auf Zulassung der Berufung neue Tatsachen schaffen können. Das sei dadurch geschehen, dass sie mit Schreiben ihrer Bevollmächtigten vom 25. Juni 2010 den Antrag auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nachgeholt hätten. Lehne die Ausgangsbehörde einen solchen Antrag ab, werde eine zunächst unzulässige Verpflichtungsklage nachträglich zulässig. Im Hinblick auf das Gebot, effektiven Rechtsschutz zu gewähren, sei es den Klägern zu 3) und 4) nicht zumutbar, nach dem Ergehen des Bescheids vom 5. Juli 2010 den Antrag auf Zulassung der Berufung zurückzunehmen und erneut Klage zu erheben.
- 37 Hinsichtlich der Begründetheit ihrer Klage verweisen die Kläger zu 3) und 4) auf die im Verfahren der Kläger zu 1) und 2) vorgelegte Berufungsbegründung. Hinsichtlich ihres Grundstücks und ihrer Schutzbedürftigkeit ergäben sich keine Besonderheiten.
- 38 Der Beklagte beantragt auch im Verfahren 22 B 11.2634,
- 39 die Berufung zurückzuweisen.
- 40 Das Verwaltungsgericht habe die Klage der Kläger zu 3) und 4) zu Recht als unzulässig abgewiesen; sie sei auch nicht nachträglich zulässig geworden. Die Klage sei zudem auch unbegründet. Hilfsweise verwies der Beklagte insofern auf die von ihm im Verfahren 22 B 11.2608 eingereichte Berufungserwiderung.
- 41 Die Beigeladene zu 2) vertritt die Auffassung, die Berufung der Kläger zu 3) und 4) sei als unzulässig zurückzuweisen. Eine Berufungsbegründung könne nicht, wie das seitens der Klagebevollmächtigten im Verfahren 22 B 11.2634 geschehen sei, durch Verweis auf die in einem anderen Verfahren eingereichte Begründung

ersetzt werden, ohne diese Berufungsbegründung in Abschrift beizufügen.

- 42 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die in beiden Rechtszügen angefallenen Gerichtsakten der o. a. Verfahren sowie den in der Streitsache W 6 K 09.341 vorgelegten Vorgang der Regierung von Mittelfranken Bezug genommen.

Gründe

43

Über die Berufungen kann gemäß §101 Abs. 2 VwGO ohne weitere mündliche Verhandlung entschieden werden, da die Beteiligten sich am 28. November 2013 mit einer solchen Verfahrensgestaltung einverstanden erklärt haben (vgl. Seite 10 der Niederschrift über die an jenem Tag durchgeführte mündliche Verhandlung) und der in den Schriftsätzen der Klagebevollmächtigten vom 16. April 2014 erfolgte Widerruf dieses Einverständnisses unwirksam ist. Ein Verzicht auf die Durchführung einer (weiteren) mündlichen Verhandlung kann gemäß §128 Abs. 2 Satz 1 ZPO i.V.m. §173 VwGO nur bei einer wesentlichen Änderung der Prozesslage widerrufen werden (vgl. Geiger in Eyermann, VwGO, 13. Aufl. 2010, §101 Rn. 7; Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, §101 Rn. 8). Das Nichtzustandekommen des in der mündlichen Verhandlung am 28. November 2013 seitens des Verwaltungsgerichtshofs angeregten Vergleichs stellt keine derartige Veränderung dar, da das Einverständnis mit einer Entscheidung nach §101 Abs. 2 VwGO gerade für den Fall erklärt wurde, dass die auf eine unstrittige Konfliktbeilegung abzielenden Bemühungen scheitern sollten. Es kann mithin nicht davon gesprochen werden, mit der Nichtannahme des gerichtlichen Vergleichsvorschlags durch die Beigeladene zu 2) sei gleichsam die „Geschäftsgrundlage“ für die Zustimmung zu einer Entscheidung ohne weitere mündliche Verhandlung weggefallen; die aufschiebende Bedingung, im Hinblick auf die die (vorsorgliche) Verzichtserklärung abgegeben wurde, ist vielmehr eingetreten.

- 44 Die Berufungen sind zulässig, aber nicht begründet. Die angefochtenen Urteile haben mit der Maßgabe Bestand, dass die Klage der Kläger zu 3) und 4) infolge von Umständen, die nach dem Erlass der angefochtenen Entscheidung eingetreten sind, nicht mehr als unzulässig, sondern ebenfalls als unbegründet anzusehen ist.

- 45 1. Der Zulässigkeit der Berufung der Kläger zu 3) und 4) steht es nicht entgegen, dass ihre Bevollmächtigten in Abschnitt II der Berufungsbegründungsschrift vom 19. Dezember 2011 hinsichtlich der Begründetheit dieser Klagen auf die im Verfahren der Kläger zu 1) und 2) eingereichte Berufungsbegründung vom 12. Dezember 2011 Bezug genommen haben, ohne dass der erstgenannten Zuschrift ein Abdruck des Schriftsatzes beigelegt war, auf den verwiesen wurde (vgl. zur grundsätzlichen Erforderlichkeit einer solchen Anlage auch dann, wenn das Verfahren, in dem die in Bezug genommene Berufungs-

begründung abgegeben wurde, vor dem gleichen Spruchkörper, aber zwischen anderen Beteiligten anhängig ist und einen übereinstimmenden Sachverhalt betrifft, BAG, U.v. 10.6.1965 – 2 AZR 339/64 – BAGE 17, 186/187 f.; U.v. 10.10.1968 – 5 AZR 104/68 – juris Rn. 13; BGH, B.v. 8.7.1977 – V ZB 26/75 – juris Rn. 16 ff. m.w.N.; Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, 4. Aufl. 2014, §124a Rn. 118; Meyer-Ladewig/Rudisile in Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand September 2004, §124a Rn. 58).

- 46 Der Mitübersendung eines Abdrucks der im Verfahren 22 B 11.2608 eingereichten Berufungsbegründung bedurfte es hier zum einen deshalb nicht, weil bereits der Abschnitt I der Berufungsbegründungsschrift vom 19. Dezember 2011, in dem die Abweisung der Klage der Kläger zu 3) und 4) als unzulässig bekämpft wurde, den Anforderungen an eine formgültige Berufungsbegründung genügt, und es von Rechts wegen nicht erforderlich war, zusätzlich auf die Begründetheit des Rechtsschutzgesuchs dieser Kläger einzugehen. Wird nämlich die Abweisung einer Klage – wie dies das Verwaltungsgericht in dem in der Sache W 6 K 09.757 erlassenen Urteil getan hat – ausschließlich darauf gestützt, dass erforderliche Prozess- oder Sachentscheidungsvoraussetzungen nicht vorlägen, so genügt es, wenn die Berufungsbegründung diesem Rechtsstandpunkt entgegentritt, ohne dass zusätzlich aufgezeigt werden muss, dass die Klage nach Auffassung des Rechtsmittelführers auch nicht als unbegründet hätte abgewiesen werden dürfen. Denn Umstände, die die klageabweisende Entscheidung möglicherweise auch stützen könnten, die zu ihrer Begründung jedoch nicht angeführt wurden, muss der Berufungsführer nicht angreifen (so ausdrücklich BGH, U.v. 14.11.2005 – II ZR 16/04 – DAR 2006, 207/208; ebenso Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 72. Aufl. 2014, §520 Rn. 25 zum Stichwort „formaler Abweisungsgrund“; Rimmelspacher in MK zur ZPO, 4. Aufl. 2012, §520 Rn. 43). Ausführungen zur materiellen Rechtslage bedarf es allenfalls dann, wenn ein Prozessurteil (hilfsweise) auch darauf gestützt wurde, dass die Klage jedenfalls unbegründet ist (vgl. zum Meinungsstand Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, 4. Aufl. 2014, §124a Rn. 111 f. m.w.N.; a.A. Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, §124a Rn. 35). Von einer derartigen Eventualbegründung hat das Verwaltungsgericht jedoch abgesehen.
- 47 Unabhängig von alledem erübrigten sich Ausführungen zur Begründetheit der Klage im Rahmen der im Verfahren 22 B 11.2634 eingereichten Berufungsbegründung auch deshalb, weil der Verwaltungsgerichtshof in dem am 10. November 2011 gegenüber den Klägern zu 3) und 4) ergangenen Beschluss über die Zulassung der Berufung ausgeführt hatte, „hinsichtlich der Begründetheit würden sich dieselben Fragen stellen wie im Parallelverfahren“; im Anschluss daran hat der Verwaltungsgerichtshof selbst auf den im Rechtsstreit der Kläger zu 1) und 2) ergangenen Beschluss über die Zulassung der Berufung vom 7. November 2011 (Az. 22 ZB 10.1890) verwiesen. Ist dem Berufungsverfahren ein Verfahren auf Zulassung dieses Rechtsmittels vorausgegangen, so gilt gemäß §124a Abs. 6 Satz 3 VwGO zwar die Vorschrift des §124a Abs. 3 Satz 4 VwGO, die den notwendigen Inhalt einer Berufungsbegründung in allgemeiner Form

umschreibt, entsprechend. Erleichterungen hinsichtlich des Ausmaßes der zu fordernden Darlegungen kommen in dieser Fallgestaltung jedoch dann in Betracht, wenn das Oberverwaltungsgericht mit dem Prozessstoff bereits vertraut ist und sich inhaltlich mit ihm in einer der Auffassung des Berufungsklägers entsprechenden Weise auseinandergesetzt hat (Dietz in Gärditz, VwGO, 2013, §124a Rn. 50). Vorliegend hat der Verwaltungsgerichtshof im Zulassungsbeschluss vom 10. November 2011 (Az. 22 ZB 10.1886) die Verknüpfung zwischen den tatsächlichen und materiellrechtlichen Fragen, die sich in den Verfahren der Kläger zu 1) und 2) einer- und der Kläger zu 3) und 4) andererseits stellen, bereits selbst hergestellt und die Übereinstimmung der aufgeworfenen Problemstellungen festgehalten. Ähnlich wie sich eine ins Einzelne gehende Berufungsbegründung dann erübrigen kann, wenn das Berufungsgericht der Divergenzrüge des Rechtsmittelführers (§124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO, §78 Abs. 3 Nr. 2 AsylVfG) gefolgt ist (vgl. dazu BVerwG, U.v. 23.4.2001 – 1 C 33.00 – BVerwGE 114, 155/158), so hätten die Kläger zu 3) und 4) in der Berufungsbegründung vor dem Hintergrund der Ausführungen im Zulassungsbeschluss selbst dann von einem Hinweis auf die Identität der ihrer Klage und dem Rechtsschutzgesuch der Kläger zu 1) und 2) zugrunde liegenden tatsächlichen und materiellrechtlichen Problematik absehen dürfen, wenn sich die ihnen gegenüber ergangene Entscheidung nicht als bloßes Prozessurteil darstellen würde. Denn Gegebenheiten, von denen das Berufungsgericht ausweislich des Zulassungsbeschlusses bereits ausgeht, braucht die Berufungsbegründung nicht mehr zu thematisieren. War der Abschnitt II der Berufungsbegründung vom 19. Dezember 2011 aber entbehrlich, so erweist sich ein diesbezüglich in der unterlassenen Beifügung eines Abdrucks des darin in Bezug genommenen Schriftsatzes ggf. liegender Mangel als unschädlich.

- 48 2. Zulässig aber ist nicht nur die Berufung, sondern auch die Klage der Kläger zu 3) und 4). Der Umstand, dass diese Kläger das streitgegenständliche Begehren nicht – wie das nach §68 Abs. 2, §75 Satz 1 VwGO geboten gewesen wäre – vor Anrufung des Verwaltungsgerichts an die zuständige Behörde herangetragen haben, wurde dadurch geheilt, dass diese Handlung während des Verfahrens auf Zulassung der Berufung nachgeholt und hierüber durch die Regierung von Mittelfranken sachlich entschieden wurde.
- 49 Abweichend von einer in der Rechtsprechung (vgl. z.B. VGH BW, B.v. 19.4.1999 – 6 S 420/97 – VBWBW 2000, 106/107) und im Schrifttum (Ehlers in Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Vorb §40 Rn. 20; Rennert in Eyermann, VwGO, 13. Aufl. 2010, §68 Rn. 22 und §75 Rn. 5; Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, Vorb §40 Rn. 11 sowie §42 Rn. 6 und §75 Rn. 7) vertretenen Auffassung, der zufolge es sich bei dem Erfordernis, dass die erstrebte Vergünstigung vor der Erhebung einer Verpflichtungsklage bei der Verwaltung beantragt worden sein muss, um eine nach Einleitung des Rechtsstreits nicht mehr nachholbare echte Prozessvoraussetzung („Zugangsvoraussetzung“) handele, sieht der erkennende Senat hierin – beschränkt auf die hier vorliegende besondere Konstellation einer nachträglichen behördlichen Sachentscheidung über den nachgeholtten Antrag auf eisenbahnaufsichtliches Einschreiten – lediglich eine Sachurteilsvoraussetzung, die erst bei

Schluss der mündlichen Verhandlung im jeweiligen Rechtszug erfüllt sein muss.

- 50 Außerhalb des Beamtenrechts, für das insofern Besonderheiten gelten mögen, dient das Gebot, dass der mit einer Verpflichtungsklage geltend gemachte Anspruch zuvor an die Behörde herangetragen worden sein muss, zum einen der Wahrung des verfassungsrechtlich vorgegebenen Verhältnisses zwischen Verwaltung und Rechtsprechung. Denn im gewaltenteiligen Staat ist es zunächst Sache der Exekutive, darüber zu befinden, ob dem Einzelnen ein geltend gemachter Anspruch gegenüber der öffentlichen Hand zusteht (vgl. BVerwG, U.v. 28.11.2007 – 6 C 42.06 – BVerwGE 130, 39/46); die Funktion der Verwaltungsgerichte erschöpft sich darin, im Wege nachgehender Kontrolle darüber zu befinden, ob die vollziehende Gewalt diese Frage zutreffend beantwortet hat. Zum anderen dient das Erfordernis vorgängiger Antragstellung bei der Behörde dazu, die Gerichte vor unnötiger Inanspruchnahme zu bewahren.
- 51 Beide Zielsetzungen werden auch dann vollumfänglich gewahrt, wenn eine vor der Erhebung einer Verpflichtungsklage zunächst unterbliebene Befassung der Behörde mit dem Begehren auf eisenbahnaufsichtliches Einschreiten während der Anhängigkeit des Prozesses nachgeholt wird und die Behörde über diesen Antrag sachlich befindet. Fällt ihr Spruch abschlägig aus und bringt der Betroffene durch Einbeziehung der nachträglich erfolgten Verbescheidung in den anhängigen Rechtsstreit zum Ausdruck, dass er das erhobene Begehren weiterverfolgt, steht fest, dass sich eine sachliche Befassung der Gerichtsbarkeit mit dem Konfliktfall nicht vermeiden lässt. Es läge in niemandes Interesse, wollte man die Beteiligten in einem solchen Fall darauf verweisen, einen neuen Rechtsstreit einzuleiten. Ist das Verwaltungsgerichtsverfahren, in dessen Verlauf die ursprünglich unterbliebene Antragstellung bei der Behörde nachgeholt wurde und die Verbescheidung durch sie stattgefunden hat, bereits weit vorangeschritten (oder sind – wie hier – Parallelprozesse anhängig, im Hinblick auf die sich das Gericht ohnehin in die sachliche Problematik einarbeiten muss), ginge die Versagung der Möglichkeit, den Mangel der zunächst unterbliebenen Anmeldung des eingeklagten Begehrens bei der Behörde während des Rechtsstreits noch mit heilender Wirkung nachzuholen, zudem mit u. U. erheblichen Zeitverlusten bis zur endgültigen Klärung des Konflikts einher.
- 52 Außerhalb des Beamtenrechts ist deshalb jedenfalls dann, wenn auf die erst nach Klageerhebung erfolgte Antragstellung bei der Verwaltung hin eine sachliche Behördenentscheidung ergangen ist, der Auffassung zu folgen, die das Erfordernis der Anmeldung des einzuklagenden Anspruchs bei der Exekutive vor Erhebung einer Verpflichtungsklage als bloße Sachurteilsvoraussetzung ansieht, deren Voraussetzungen, wenn sie bei Klageerhebung nicht erfüllt waren, noch im Laufe des Rechtsstreits – und zwar auch in höheren Instanzen – herbeigeführt werden können (vgl. BVerwG, U.v. 14.12.1978 – 5 C 1.78 – BVerwGE 57, 204/210; B.v. 6.5.1993 – 1 B 201.92 – juris Rn. 7 m.w.N.; ausdrücklich offen gelassen in BVerwG, U.v. 4.8.1993 – 11 C 15.92 – NVwZ 1995, 76/77, in BVerwG, U.v. 28.11.2007 – 6 C 42.06 – BVerwGE 130, 39/50 f. und in BVerwG, U.v. 16.12.2009 – 6 C

- 53 Der Bescheid vom 5. Juli 2010 wurde schließlich in zulässiger Weise zum Gegenstand des Berufungsverfahrens der Kläger zu 3) und 4) gemacht. Da dem Antrag auf Aufhebung des Versagungsbescheids dann keine selbständige Bedeutung zukommt, wenn er – wie hier – nur dazu dient, die der erstrebten Verpflichtung entgegenstehenden Verwaltungsakte zu beseitigen (BVerwG, U.v. 26.4.1968 – VI C 104.63 – BVerwGE 29, 304/309; BVerwG, U.v. 19.5.1987 – 1 C 13.84 – DVBl 1987, 1113/1114), stellt die Einbeziehung der Entscheidung der Regierung von Mittelfranken vom 5. Juli 2010 in das Berufungsverfahren durch die Kläger zu 3) und 4) keine Klageänderung im Sinn von §91 VwGO, sondern eine nach §264 ZPO zu beurteilende, bloße Anpassung des Klageantrags an die zwischenzeitlich eingetretene Entwicklung dar (vgl. zur entsprechenden Rechtslage bei der Einbeziehung eines nach Erhebung einer Untätigkeitsklage im Sinn von §75 VwGO ergehenden Ablehnungsbescheids in den Rechtsstreit Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, §91 Rn. 9). Unschädlich ist es deshalb auch, dass die Kläger zu 3) und 4) die Einbeziehung des Bescheids vom 5. Juli 2010 in den von ihnen angestregten Rechtsstreit erstmals während des Verfahrens auf Zulassung der Berufung, in dem eine Klageänderung unstatthaft wäre (Happ in Eyermann, VwGO, 13. Aufl. 2010, §124a Rn. 38), erklärt haben (vgl. den in der Begründung des Zulassungsantrags vom 9.8.2010 angekündigten, bereits den Bescheid vom 5.7.2010 einbeziehenden Berufungsantrag).
- 54 3. Die Berufung der Kläger zu 3) und 4) ist jedoch – ebenso wie diejenige der Kläger zu 1) und 2) – unbegründet. Die Kläger besitzen keinen Anspruch darauf, dass der Beklagte in Bezug auf das Hafenzufahrtsgleis ein Nachfahrverbot anordnet oder er andere Maßnahmen ergreift, die sicherstellen, dass der auf diesem Gleis während der Nachtzeit stattfindende Verkehr auf ihren Grundstücken keine höheren als die in den Hilfsanträgen genannten Spitzen- oder Mittelungspegel hervorruft.
- 55 3.1 §5a Abs. 2 AEG scheidet als Rechtsgrundlage für das von den Klägern begehrte Einschreiten der zuständigen Aufsichtsbehörde aus (dies ist nach §5 Abs. 1a Nr. 2, Abs. 1b Satz 1, Abs. 1c und Abs. 2 Satz 1 AEG i.V.m. §23b Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 ZustVVerk sowohl hinsichtlich der Infrastruktur der Hafenbahn Aschaffenburg als auch – innerhalb des durch §5 Abs. 1c AEG vorgegebenen Rahmens – der diese Infrastruktur benutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Regierung von Mittelfranken). Die durch diese Vorschrift zuerkannten Befugnisse bestehen nach dem Wortlaut des §5a Abs. 2 AEG nämlich nur in dem Umfang, soweit der sich aus §5a Abs. 1 AEG ergebende Aufgabenkreis der Aufsichtsbehörden reicht, der seinerseits durch den Vollzug der in §5 Abs. 1 AEG aufgeführten bzw. in Bezug genommenen Bestimmungen umgrenzt wird. Bei diesen Normen handelt es sich indes, wie bereits das Verwaltungsgericht in den Abschnitten II.1.a und II.1.b der Entscheidungsgründe des im Verfahren W 6 K 09.341 erlassenen Urteils zutreffend aufgezeigt hat, grundsätzlich nicht um Vorschriften, die den Schutz von Anliegern einer Eisen-

bahninfrastruktur vor Immissionen zum Gegenstand haben.

56 Einen Bezug zu den vom Eisenbahnverkehr ausgehenden Geräuschen weist der von §5 Abs. 1 AEG umfasste Normenbestand – soweit ersichtlich – nur insoweit auf, als die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl L 191 vom 18.7.2008, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/38/EU der Kommission vom 10. März 2014 (ABl L 70 vom 11.3.2014, S. 20), in der Nummer 1.4.4 ihres Anhangs III bestimmt, dass beim Betrieb des Eisenbahnsystems eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte durch die von diesem Eisenbahnsystem ausgehenden Lärmemissionen in den in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gelegenen Gebieten zu vermeiden ist (vgl. zu der auch umweltbezogenen Zielsetzung der Richtlinie 2008/57/EG ferner deren Erwägungsgrund 4). Ebenfalls dem Anliegen der Lärmbegrenzung dienen die Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl L 37 vom 8.2.2006, S. 1), geändert durch Beschluss 2012/462/EU der Kommission vom 23. Juli 2012 (ABl L 217 vom 14.8.2012, S. 1), sowie die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 5. Juli 2007 (BGBl I S. 1305), zuletzt geändert durch Art. 3 der Verordnung vom 22. November 2013 (BGBl I S. 4008); diese Rechtsakte beinhalten Aussagen über die höchstzulässigen Geräuschpegel, die u. a. Lokomotiven und Güterwaggons hervorrufen dürfen. Dahinstehen kann, ob diesen Vorschriften im Hinblick darauf, dass sie Emissionsgrenzwerte festsetzen, drittschützendes Charakter zukommt. Denn die Beigeladene zu 2) hat im Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 27. November 2013 sowie erneut in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof glaubhaft dargelegt, dass die einzige Diesellokomotive, die sie in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt, über eine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt verfüge und dieses Fahrzeug die durch die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte einhalte. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Containerwaggons, die zur Nachtzeit auf dem Hafenzufahrtsgleis verkehren, nicht den lärmschutzbezogenen Anforderungen genügen, die sich aus den vorerwähnten nationalen und unionsrechtlichen Vorschriften ergeben, bestehen nicht. Sollte es sich anders verhalten, wäre dem allein schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht durch ein Nachtfahrverbot auf dem Hafenzufahrtsgleis oder dadurch Rechnung zu tragen, dass der Beigeladenen zu 2) bzw. einem das Hafenzufahrtsgleis benutzenden (sonstigen) Eisenbahnverkehrsunternehmen die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte aufgegeben wird. Aufgabe der Aufsichtsbehörde wäre es in einem solchen Fall vielmehr, auf das Unterbleiben der Einstellung von Waggons hinzuwirken, die von ihrem Emissionsverhalten her nicht den rechtlichen Anforderungen genügen.

57 3.2 Ein Einschreiten können die Kläger vom Beklagten ferner nicht auf der Grundlage des §24 Satz 1 i.V.m. §22 BImSchG verlangen. Denn bei dem Hafenzufahrtsgleis

zufahrtsgleis, dessen Benutzung zur Nachtzeit die verfahrensgegenständlichen Geräusche hervorruft, handelt es sich nicht um eine „Anlage“ im Sinn von §3 Abs. 5 BImSchG, sondern um einen öffentlichen Verkehrsweg im Sinn von §3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG sowie um den Schienenweg einer Eisenbahn im Sinn (der Überschrift) des §41 Abs. 1 BImSchG und des §1 Abs. 1 der 16. BImSchV.

- 58 Dem öffentlichen Verkehr dient eine Eisenbahn gemäß §3 Abs. 1 Nr. 2 bzw. Nr. 3 AEG u. a. dann, wenn das Unternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur (bzw. den Schienenweg) betreibt, Zugang hierzu gewähren muss. Ob dies der Fall ist, beurteilt sich nach §14 AEG (vgl. die Begründung zu §3 Abs. 1 Nr. 2 AEG in der Fassung des Entwurfs der Bundesregierung eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, BRDrs. 269/04, S. 20). Bei der Beigeladenen zu 2) handelt es sich – bezogen u. a. auf das Hafenzufahrtsgleis – um den öffentlichen Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur bzw. – als einer Teilmenge hiervon – eines Schienenweges, da hinsichtlich dieses Gleises keiner der Ausnahmetatbestände eingreift, die dem in §14 Abs. 1 Satz 1 AEG verankerten grundsätzlichen Zugangsanspruch entgegenstehen. Auf sich beruhen kann vorliegend, ob es sich bei dem Hafenzufahrtsgleis um eine Eisenbahninfrastruktur handelt, die im Sinne des Vordersatzes des §14 Abs. 1 Satz 4 AEG sowie des §2 Abs. 3b Satz 1 AEG ausschließlich „zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben“ wird. Der Bejahung dieses Tatbestandsmerkmals – und damit der Annahme einer nichtöffentlichen sog. „Werkbahn“ – steht allerdings, wie unmittelbar aus der Legaldefinition des §2 Abs. 3b Satz 1 AEG folgt, nicht bereits der Umstand entgegen, dass auf dem Gelände des Hafens Aschaffenburg mehrere Unternehmen ansässig sind, die Güter auf dem Schienenweg empfangen oder versenden (vgl. deren Auflistung in der Anlage zum Schriftsatz des Bevollmächtigten der Beigeladenen zu 2) vom 27.11.2013). Desgleichen steht, wie §2 Abs. 3b Satz 2 AEG klarstellt, auch die hier vorliegende Personenverschiedenheit zwischen den die Transporte durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Empfängern bzw. Versendern der auf dieser Schienenverbindung beförderten Güter der Verneinung einer öffentlichen Eisenbahn nicht entgegen. Die Annahme, das Hafenzufahrtsgleis sei Bestandteil einer nichtöffentlichen „Werkbahn“, verbietet sich jedoch jedenfalls angesichts der im Nachsatz des §14 Abs. 1 Satz 4 AEG aufgestellten Gegen Ausnahme. Zumindest das auf dem Hafengelände vorhandene trimodale Containerterminal bietet nämlich Dienste an, die von mehr als einem Endnutzer in Anspruch genommen werden können. Hierbei kann dahinstehen, ob unter „Endnutzern“ im Sinn dieser Bestimmung solche Unternehmen zu verstehen sind, die auf die in einem Terminal oder Hafen angebotenen Dienste für Transport- oder logistische Zwecke zurückgreifen (so Gerstner in Hermes/Sellner, AEG, 2. Aufl. 2014, §14 Rn. 39, dem zufolge unter dem Begriff des „Endnutzers“ im Sinn von §14 Abs. 1 Satz 4 AEG vor allem Spediteure zu verstehen sind, wenn sie die Möglichkeit besitzen, einen Hafen zum Warenumsschlag zu nutzen), oder ob es sich hierbei um die Empfänger der in einer solchen Einrichtung umgeschlagenen Güter handelt. Denn es bedarf keiner näheren Darlegung, dass der Hafen Aschaffenburg und das dort bestehende Containerterminal mehr als einem Logistikunternehmen

zur Verfügung stehen können, und dass sich von dort aus eine Vielzahl von Endkunden beliefern lässt. „Eisenbahnbezogen“ sind die Leistungen des Containerterminals deshalb, weil es von Güterzügen unterfahren werden kann (vgl. u. a. das als Blatt 150 in die Akte 22 B 11.2608 eingelebte Lichtbild), es mithin das Be- und Entladen von Güterwaggons ermöglicht.

- 59 Dem in §41 BImSchG und §1 Abs. 1 der 16. BImSchV verwendeten Begriff des „Schienenweges“ unterfallen diejenigen Teile der Betriebsanlagen einer Eisenbahn, die typischerweise Verkehrsgläusche verursachen, insbesondere die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Oberbau (BVerwG, U.v. 20.5.1998 – 11 C 3.97 – NVwZ 1999, 67; B.v. 9.9.2013 – 7 B 2.13 u. a. – juris Rn. 8).
- 60 Stellt das Hafenzufahrtsgleis aber keine Anlage im Sinn des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dar, so sind die durch seine Benutzung hervorgerufenen Geräusche nicht nach §24 Satz 1 i.V.m. §22 BImSchG und nicht nach Maßgabe der TA Lärm zu ermitteln und zu bewerten. Denn dieses technische Regelwerk gilt nach seiner Nummer 1 Abs. 2 nur für Anlagen, die den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unterliegen.
- 61 3.3 Auch die in der Nummer 7.4 der TA Lärm enthaltene, Verkehrsgläusche betreffende Sonderregelung ist vorliegend nicht einschlägig.
- 62 Nach dem Satz 1 des Absatzes 1 dieser Bestimmung sind Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der zu beurteilenden Anlage entstehen, dieser zuzurechnen. Für Verkehrsgläusche auf öffentlichen Verkehrsflächen gelten gemäß der Nummer 7.4 Abs. 1 Satz 3 TA Lärm demgegenüber die Absätze 2 bis 4 der Nummer 7.4.
- 63 Bei dem Hafenzufahrtsgleis handelt es sich zum Einen um kein Betriebsgrundstück im Sinn von Nr. 7.4 Abs. 1 TA Lärm. Für die Abgrenzung zwischen dem „Betriebsgrundstück“ einer- und den „öffentlichen Verkehrsflächen“ andererseits kommt es nicht auf die Eigentumsverhältnisse an (so zu Recht Feldhaus/Tegeder in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Bd. 4, B 3.6, Stand Juni 2006, TA Lärm Nr. 7 Rn. 37; Hansmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. IV, 3.1, Stand Dezember 2006, TA Lärm Nr. 7 Rn. 46). Auch ein Areal, das einem Privatrechtssubjekt gehört, das jedoch dem allgemeinen Straßen- oder Schienenverkehr gewidmet ist oder dessen Benutzung im Rahmen des geltenden Verkehrsrechts grundsätzlich jedermann offen steht, stellt eine „öffentliche Verkehrsfläche“ im Sinn der Nummer 7.4 TA Lärm dar (Feldhaus/Tegeder in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, a.a.O. Rn. 37; Hansmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, a.a.O. Rn. 46). Da es sich bei dem Hafenzufahrtsgleis kraft Gesetzes (§3 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 i.V.m. §14 Abs. 1 Satz 1 und 4 AEG) um einen öffentlichen Verkehrsweg handelt, wäre für eine Anwendung der Nummer 7.4 Abs. 1 Satz 1 TA Lärm auch dann kein Raum, falls die auf dem Hafenzufahrtsgleis stattfindenden Zugbewegungen bei außerrechtlicher („natürlicher“) Betrachtungsweise als Ein- und Ausfahrtvorgänge in

bzw. aus dem Betriebsgelände der Beigeladenen zu 2) verstanden werden könnten.

- 64 Bei dem Hafenzufahrtsgleis handelt es sich – jedenfalls in dem hier in Betracht kommenden Abschnitt – auch nicht um öffentliche Verkehrsflächen, die die Bedingungen der Nr. 7.4 Abs. 2 bis 4 TA Lärm erfüllen. Die sich aus der Nummer 7.4 Abs. 2 TA Lärm ergebende Verpflichtung greift nur in Bezug auf die Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs ein, der sich von dem Betriebsgrundstück noch nicht weiter als 500 m entfernt hat. Überschritten wäre diese Entfernung bereits dann, wenn davon auszugehen wäre, das Betriebsgelände des Hafens Aschaffenburg beginne – wie das auf der Grundlage einer sich an den topografischen und baulichen Gegebenheiten orientierenden Betrachtungsweise nahelegt – unmittelbar nördlich der Bundesstraße 26 (vgl. zur Eigenschaft der B 26 als natürliche Grenze des Hafengebiets Blatt 163 der Akte des Verfahrens W 6 K 09.341, in dem das im Süden bis zu dieser Bundesstraße reichende Gebiet des Staatshafens Aschaffenburg grau unterlegt ist, und die als Blatt 168 in die gleiche Akte eingelebte historische Luftbildaufnahme, aus der sich ebenfalls die begrenzende Funktion der heutigen Bundesstraße 26 für das Hafengelände ergibt). Da die Lage der Grundstücke aller Kläger aus dem im Verfahren W 6 K 09.341 als Anlage K 3 zur Klagebegründungsschrift vom 18. Mai 2009 vorgelegten Auszug aus dem Katasterkartenwerk exakt ersichtlich ist, lässt sich anhand allgemein zugänglicher digitaler Kartenwerke (z.B. des „Bayern-Atlas“) die Entfernung zwischen der Stelle, an der das Hafenzufahrtsgleis am dem Hafen näher gelegenen Anwesen der Kläger zu 3) und 4) vorbeiführt, und der südlichen Grenze des so verstandenen Hafensareals zuverlässig feststellen. Sie beträgt bereits in der Luftlinie etwas mehr als 500 m (nach der Messung des Gerichts 538 m). Größer noch wäre der Abstand, sollte zur Bestimmung der 500-m-Grenze statt auf die Luftlinie auf die Länge des (nördlich der Liegenschaften der Kläger gekrümmt verlaufenden) Hafenzufahrtsgleises abzustellen sein.
- 65 Von Rechts wegen kommt es jedoch nicht auf die Distanz an, die zwischen den Liegenschaften der Kläger und dem nördlichen Rand der Bundesstraße B 26 besteht. Denn an diese Straße schließen sich nach Norden hin zum einen das Gelände des Hafenbahnhofs, zum anderen jene Gleise an, die vom Hafenbahnhof u. a. zu den beiden Hafenbecken führen. Auch bei diesen Gleisen handelt es sich – jedenfalls soweit sie der Erreichbarkeit des vorerwähnten trimodalen Containerterminals dienen – um Bestandteile der von der Beigeladenen zu 2) vorgehaltenen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur im Sinn von §3 Abs. 1 Nr. 2 AEG bzw. um Schienenwege im Sinn von §3 Abs. 1 Nr. 3 AEG und damit um öffentliche Verkehrsflächen im Sinn der Nummer 7.4 TA Lärm. Denn auch sie bilden – nicht anders als das Hafenzufahrtsgleis – einen Bestandteil des Schienenzugangs zu mindestens diesem einen im Hafen Aschaffenburg vorhandenen, eisenbahnbezogenen und potenziell mehreren Endnutzern zugutekommenden Dienst, wie das im Nachsatz des §14 Abs. 1 Satz 4 AEG vorausgesetzt wird.
- 66 Stellen aber auch das Gelände des Hafenbahnhofs und das Areal, auf dem die zu

den Hafenbecken führenden Schienen liegen, „öffentliche Verkehrsflächen“ dar, so beginnt das „Betriebsgrundstück“ im Sinn der Nummer 7.4 der TA Lärm erst jenseits hiervon. Damit aber beträgt die Entfernung zwischen den Flächen, die „Betriebsgrundstück“ der Beigeladenen zu 2) sind, und demjenigen Abschnitt des Hafenzufahrtsgleises, auf dem die streitgegenständlichen Verkehrsgeräusche entstehen, eindeutig wesentlich mehr als 500 m.

- 67 Soweit die Kläger geltend machen, der 500m-Abstand dürfe nicht als strikte Grenze missverstanden werden, kann ihnen nicht gefolgt werden. Die Kläger meinen, der Anwendungsbereich der Nummer 7.4 der TA Lärm sei auch dann eröffnet, wenn – wie hier der Fall – Fahrzeuge, die einen für das Erreichen und Verlassen des Betriebsgrundstücks notwendig zu benutzenden Verkehrsweg frequentieren, erst in einer größeren Entfernung als 500 m vom Betriebsgrundstück schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen können (weil diese Zuwegung z.B. erst von da an auf angrenzende Wohnnutzung trifft). Diese auch von Feldhaus/Tegeder (in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Bd. 4, B 3.6, Stand Juni 2006, TA Lärm Nr. 7 Rn. 45) geteilte Auffassung ist nicht zutreffend. In Gestalt der Nummer 7.4 TA Lärm wurde für die Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen eine klare, nicht auf Ergänzung angelegte Regelung geschaffen, die die Gerichte bindet und eine in der Rechtsprechung vor dem Erlass der TA Lärm 1998 vorgenommene weitergehende Zurechnung ausschließt (BVerwG, B.v. 8.1.2013 – 4 B 23.12 – BauR 2013, 739 Rn. 5). Das Bundesverwaltungsgericht hat seinen Standpunkt, wonach der TA Lärm eine auch im gerichtlichen Verfahren zu beachtende Bindungswirkung zukommt, soweit sie für Geräusche den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen konkretisiert (BVerwG, U.v. 29.8.2007 – 4 C 2.07 – BVerwGE 129, 209 Rn. 12), mithin ausdrücklich auf die in der Nummer 7.4 der TA Lärm enthaltene Zurechnungsregelung erstreckt.
- 68 3.4 Einen Anspruch auf ein Tätigwerden der Regierung von Mittelfranken in Bezug auf die nächtlichen Zugvorbeifahrten besäßen die Kläger ferner auch dann nicht, wenn – was der Verwaltungsgerichtshof ausdrücklich dahinstehen lässt – die von ihnen aufgestellte Rechtsbehauptung zutreffen sollte, die Errichtung des trimodalen Containerterminals hätte durch einen Planfeststellungsbeschluss nach §18 AEG zugelassen werden müssen; nach den Angaben der Beigeladenen zu 2) in der mündlichen Verhandlung am 28. November 2013 war dieses Vorhaben lediglich Gegenstand einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung.
- 69 Sollte über die Errichtung des Containerterminals oder über seine Umgestaltung von einer bi- zu einer trimodalen (d.h. einen Güterumschlag auch von und auf Eisenbahnwaggons ermöglichenden) Anlage durch Planfeststellungsbeschluss zu befinden gewesen sein, da insoweit eine Nebeneinrichtung zu einem Schienenweg geschaffen wurde (vgl. zu dieser Eigenschaft von Krananlagen, die ein eisenbahnbezogenes Be- und Entladen von Gütern ermöglichen, Valendar in Hermes/Sellner, AEG, 2. Aufl. 2014, §18 Rn. 61; zur gesetzlichen

Einordnung intermodaler Umschlagsanlagen als „sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen“ auch dann, wenn die Schaffung einer solchen Anlage nicht Teil des Baus eines Schienenwegs ist, Nr. 14.8 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung), so hätten dem Träger dieses Vorhabens gemäß §18 AEG i.V.m. §74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG diejenigen Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen auferlegt werden müssen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte Betroffener erforderlich gewesen wären. Aber auch unter der Voraussetzung, dass von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu Unrecht abgesehen worden sein sollte und deshalb Schutzvorkehrungen unterblieben wären, auf die ein gesetzlicher Anspruch besteht oder ohne die rechtlich geschützte Interessen eines Betroffenen nicht im Wege der Abwägung hätten überwunden werden können, könnten die Kläger nicht verlangen, dass außerhalb eines Planfeststellungsbeschlusses derartige Anordnungen zu ihren Gunsten ergehen (BVerwG, U.v. 14.11.2001 – 11 A 31.00 – BVerwGE 115, 237/240).

- 70 Für derartige Schutzaufgaben ist kein Raum, wenn das planfestzustellende Vorhaben im Vergleich zu dem Zustand des Schienenwegs, der ohne die Planung bestünde, zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die Nachbarschaft führt (BVerwG, U.v. 17.11.1999 – 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 81/86 f.; BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 5.07 – NVwZ 2009, 50/51). Das gilt unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben zuzurechnen sind (BVerwG, U.v. 9.7.2008 a.a.O. S. 51). Davon ist hier auszugehen.
- 71 3.4.1 Für die Beantwortung der Frage, in welchem Umfang eine Vorbelastung durch Eisenbahnverkehrsgeräusche besteht, kommt es nicht auf die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern auf dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit an (so ausdrücklich BVerwG, U.v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 u. a. – NVwZ 2014, 730 Rn. 23). Abgesehen von der auch Eisenbahnunternehmen seit jeher treffenden Pflicht, auf die Belange Immissionsbetroffener insoweit Rücksicht zu nehmen, als dies ohne Beeinträchtigung der Verkehrsbedürfnisse geschehen kann, bestanden für das Hafenzufahrtsgleis jedoch zu keiner Zeit rechtliche Schranken, aus denen sich Limitierungen hinsichtlich der Art, des mengenmäßigen Umfangs oder der Frage ergaben, innerhalb welcher Zeiträume dort Eisenbahnverkehr statthaft ist.
- 72 Die auf §6 Abs. 4 Satz 2 AEG gestützte Genehmigung vom 1. August 1995, auf der der Betrieb der Aschaffener Hafenbahn derzeit beruht, enthält keinerlei derartige Einschränkungen des zulässigen Betriebsumfangs. Solche ergaben sich auch nicht aus den vor dieser Zeit maßgeblichen Rechtsgrundlagen.
- 73 Das Institut der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung stellte bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg ein Spezifikum des preußischen Rechts dar, das in den

anderen Bundesstaaten bzw. Ländern des Deutschen Reiches unbekannt war (Blümel, Die Bauplanfeststellung, Erster Teil, 1961, S. 167); es wurde dort erst durch §37 Abs. 2 bis 4 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 (RGBl II S. 272) eingeführt (Blümel, a.a.O., S. 171). In den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg, in denen die Entscheidung über den Ausbau des Aschaffener Hafens und die damit in Zusammenhang stehende Schaffung der Hafenbahn getroffen wurde (vgl. hierzu u. a. die als Anlagen zum Schreiben der Klagebevollmächtigten vom 26.11.2009 in das Verfahren W 6 K 09.341 eingeführten historischen Darstellungen), wurde der Bau staatseigener Bahnen als Ausdruck der allgemeinen Hoheitsgewalt („Eisenbahnhoheit“) des Staates verstanden. Während „andere Rechtssubjekte als der Staat ... Eisenbahnen nur mit Erlaubnis des Staates bauen und betreiben“ durften (Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht, 2. Aufl. 1928, S. 43), bedurfte es für den Staat „keiner besonderen rechtlichen Maßnahme, um ihn in den Besitz des Eisenbahnunternehmensrechts zu setzen, vielmehr ist es lediglich ein Akt der Staatsverwaltung, wenn der Staat sich entschließt, die ihm allgemein inwohnende Rechtsstellung zum Bau oder Betrieb eines bestimmten Bahnunternehmens in Bewegung zu setzen“ (Fritsch, a.a.O., S. 63). Dass es sich bei der Aschaffener Hafenbahn um eine staatseigene Eisenbahn handelte, illustriert u. a. der Umstand, dass ihre Errichtung unter der Oberleitung zunächst des bayerischen sowie später des Reichsverkehrsministeriums bzw. unter der Leitung der Eisenbahndirektion Würzburg erfolgte, und dass die Entwurfsbearbeitung und die Bauausführung der mit Staatsbeamten besetzten Bauinspektion Aschaffenburg oblag (vgl. Seite 23 der auszugsweise zum Gegenstand des Verfahrens W 6 K 09.341 gemachten, aus Anlass der Eröffnung des Aschaffener Hafens herausgegebenen Festschrift).

- 74 Allerdings erfolgte die Neuanlage von (staatseigenen) Bahnen wegen der damit verbundenen finanziellen Aufwendungen überall im Deutschen Reich aufgrund eines Gesetzes, bei dem es sich entweder um ein (den Bau der konkreten Bahnstrecke betreffendes) Maßnahmengesetz oder aber das Haushaltsgesetz handeln konnte, durch das die erforderlichen Mittel bereitgestellt wurden (vgl. Eger, Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen, 1910, S. 20). In Einklang damit steht, dass der Grunderwerb für den Staatshafen Aschaffenburg durch §18 Nr. 8 des Finanzgesetzes vom 20. August 1906 (GVBl S. 555) ermöglicht wurde; ausweislich der als Blatt 44 in die Akte der Regierung von Mittelfranken eingeleiteten E-Mail vom 2. Oktober 2008 wurde die erste Baurate durch das Finanzgesetz vom 2. November 1912 (GVBl S. 1121) bewilligt.
- 75 Kurz vor der am 3. November 1921 erfolgten Eröffnung des Staatshafens Aschaffenburg (spätestens in Zusammenhang damit muss auch die für diesen Hafen geschaffene Eisenbahninfrastruktur ihren Betrieb aufgenommen haben) legte das Reichsverkehrsministerium durch Bekanntmachung vom 20. Juni 1921 (GVBl S. 371) sodann fest, dass auf die Aschaffener Hafenbahn die für Hauptbahnen geltenden betriebstechnischen Regelungen der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung für die Haupt- und Nebenbahnen Bayerns Anwendung finden. Auch aus dieser

am 13. April 1905 erlassenen Verordnung (GVBl S. 251) ergeben sich keine unter dem Blickwinkel der Immissionsbetroffenheit Dritter relevanten Einschränkungen des rechtlich zulässigen Nutzungsumfangs der Hafenbahn.

- 76 Derartige Beschränkungen wären mit den damaligen rechtlichen Anschauungen unvereinbar gewesen. Vielmehr mussten Betroffene bereits damals die vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen grundsätzlich dulden, da sie als unvermeidliche Folge des mit „Privilegieneigenschaft“ ausgestatteten Eisenbahnunternehmensrechts (d.h. des Rechts, eine Eisenbahn zu errichten und sie zu betreiben) verstanden wurden (Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht, 2. Aufl. 1928, S. 142). Insbesondere konnten die Nachbarn einer Eisenbahn keine Einstellung des Bahnbetriebs (das von den Klägern erstrebte Nachtfahrverbot liefe auf eine derartige, zeitliche begrenzte Einstellung hinaus) verlangen (Fritsch, a.a.O., S. 142). In seinem (Emissionen des Unternehmens „Reichsautobahnen“ betreffenden) Urteil vom 9. Januar 1939 (V 154/38 – RGZ 159, 129/131) hat das Reichsgericht die damals bestehende Rechtslage dahingehend zusammengefasst, dass Immissionsbetroffene im Klagewege nicht nur nicht die Unterlassung von Handlungen oder Maßnahmen begehren konnten, die sich als Ausübung staatshoheitlicher Aufgaben darstellten, sondern dass bei einem in Erfüllung staatshoheitlicher Aufgaben geführten Betrieb (hierzu rechneten nach damaligem Verständnis – wie dargestellt – u. a. die Eisenbahnen) auch eine auf die Vornahme von Handlungen oder das Anbringen von Einrichtungen abzielende Klage unzulässig sei, mit denen eine wesentliche, vom Betriebsinhaber nicht gewollte Änderung des Betriebs verbunden wäre. Aus der Stellung von Betrieben, die für das allgemeine Wohl unentbehrlich oder doch von besonderer Bedeutung seien, folge, dass gegenüber von ihnen ausgehenden Einwirkungen auch dann, soweit diese die Grenze des Zulässigen überschreiten, keine Abwehrklage statfinde (RG, U.v. 9.1.1939 a.a.O. S. 135). Zudem müsse sich der Straßenanlieger auch mit unerwarteten Änderungen z.B. dergestalt abfinden, dass eine bis dahin ruhige und abgeschlossene Straße durch die Entwicklung des Verkehrs stark frequentiert werde (RG, U.v. 9.1.1939 a.a.O. S. 137 unter Bezugnahme auf RG, U.v. 8.7.1931 – V 9/31 – RGZ 133, 152). Gleiches habe „die Rechtsprechung für . . . Eisenbahnstrecken für die Einwirkungen entwickelt, die vom allgemeinen Fahrbetrieb ausgehen“ (RG, U.v. 9.1.1939 a.a.O. S. 138).
- 77 Die Pflicht zur Duldung der von öffentlichen Verkehrsunternehmen ausgehenden Immissionen selbst dann, wenn sie die ansonsten geltende Zulässigkeitsgrenze (sie ergab sich vor dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Wesentlichen aus dem in §906 BGB enthaltenen Maßstab der Ortsüblichkeit) überschreiten oder erst nach Anlegung des Verkehrswegs wegen dessen stärkerer Inanspruchnahme entstanden sind, fand allerdings bereits in der Zeit vor der durch das Grundgesetz geschaffenen rechtsstaatlichen Ordnung ihre Schranke in der Verpflichtung zur Rücksichtnahme, die derartige Verkehrsunternehmen dann auf die Belange der Anwohner von öffentlichen Verkehrswegen zu nehmen hatten, wenn das ohne Beeinträchtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs möglich war. Im Urteil vom 8. Juli 1931 (V 9/31 – RGZ 133, 152/155) hat das

Reichsgericht insoweit festgehalten: „Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebe haben, soweit das mit ihren Verkehrszwecken vereinbar ist, auf die Straßenanwohner Rücksicht zu nehmen und auch örtliche Besonderheiten zu beachten. . . . Die Leiter eines Verkehrsunternehmens müssen darauf bedacht sein, durch die Wahl und die Handhabung der Betriebsmittel diese Schädigungen möglichst herabzumindern.“ Hieraus konnte die Verpflichtung von Verkehrsunternehmen folgen, sich hinsichtlich der Schwere der eingesetzten Fahrzeuge, ihrer Bereifung oder der Schnelligkeit der Fahrt an den Zustand des Verkehrswegs oder die besondere Störungsempfindlichkeit der Umgebungsbebauung anzupassen (RG, U.v. 8.7.1931 a.a.O. S. 156). Dass öffentliche Verkehrsträger auch schon in früherer Zeit dann nicht außerhalb der Bindungen standen, die sich aus dem Nachbarrecht ergaben, soweit hieraus keine Beeinträchtigung der öffentlichen Aufgaben solcher Einrichtungen folgten, hat das Reichsgericht auch im Urteil vom 9. Januar 1939 (V 154/38 – RGZ 159, 129/132) ausdrücklich festgehalten. Es sei „in Bezug auf andere Betriebe, die Staatsaufgaben erfüllen, wie z.B. die Eisenbahn und die Post, niemals zweifelhaft gewesen“, dass sie „wie alle anderen Personen in der nachbarlichen Gemeinschaft“ stehen; nur erfordere „dabei ihre sich aus ihren Aufgaben ergebende Sonderstellung Beachtung.“

- 78 Sollte die nach Aktenlage ab dem Jahr 2008 zu verzeichnende Benutzung des Hafenzufahrtsgleises durch zur Nachtzeit verkehrenden Güterzüge die Folge der Errichtung des im Aschaffener Hafen bestehenden Containerterminals oder seiner Erweiterung auf einen trimodalen Betrieb sein, so würden sich die mit diesem Eisenbahnverkehr einhergehenden Geräusche mithin innerhalb der Vorbelastung bewegen, der die Umgebung des Hafenzufahrtsgleises aufgrund der Tatsache unterlag, dass diese Schienenverbindung von Rechts wegen unbegrenzt nutzbar war. Auf der Grundlage der im Zeitpunkt der vorliegenden Gerichtsentscheidung bestehenden tatsächlichen Verhältnisse kann auch nicht davon gesprochen werden, eine durch diese Vorbelastung nicht mehr gedeckte zusätzliche Beschwer der Kläger stehe insoweit inmitten, als der nächtliche Güterzugverkehr die sich aus dem Rücksichtnahmegebot ergebende Schranke übersteige. Denn bereits seit Mai 2012 findet dieser Verkehr, soweit er nicht ohnehin in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr abgewickelt wird, praktisch ausnahmslos nur noch während der „Nachtrandstunden“ statt (hierunter versteht der Verwaltungsgerichtshof in Übereinstimmung mit der im Luftverkehrsrecht üblich gewordenen Unterscheidung die Zeit von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr und von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr; vgl. z.B. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 u. a. – BVerwGE 142, 234 Rn. 342). Aber auch während dieser Stunden kommt es pro Monat nur noch zu vergleichsweise wenigen Zugbewegungen.
- 79 Nach der Aufstellung, die die Kläger zu 1) und 2) als Anlage zum Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 14. Juni 2013 vorgelegt haben, fuhren in den acht Monaten zwischen Mai 2012 und Dezember 2012 insgesamt 20 Containerzüge zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr in den Hafen ein. Die für den 5. Mai 2012 und den 14. August 2012 verzeichneten Zugbewegungen, bei denen die Ankunft im Hafen um exakt 6.00 Uhr erfolgt sei, wurden hierbei mitberücksichtigt, da mit

der Möglichkeit gerechnet werden muss, dass die Vorbeifahrt an den Anwesen der Kläger einige Minuten früher (und damit noch während der Nachtzeit) stattgefunden haben könnte. Jedenfalls 16 dieser Verkehrsvorgänge fanden zweifelsfrei außerhalb der Nachtkernzeit statt. Soweit hinsichtlich dreier Nächte die Ankunft eines Containerzuges im Hafen um genau 5.00 Uhr registriert wurde, lässt es sich zwar nicht ausschließen, dass diese Züge die Anwesen der Kläger wenige Minuten vor 5.00 Uhr passiert haben könnten. Angesichts der geringen Zahl dieser Vorkommnisse, vor allem aber angesichts der nur beschränkten Gestaltungsmöglichkeiten, die die Beigeladene zu 2) bei der Fahrplangestaltung besitzt (vgl. dazu z.B. die glaubhaften Darlegungen auf Seite 14 unten/Seite 15 oben des Schriftsatzes ihrer Bevollmächtigten vom 7.2.2012), kann auch insoweit nicht von einer Verletzung des Rücksichtnahmegebots ausgegangen werden.

- 80 Die für die letzten acht Monate des Jahres 2012 zu verzeichnende Entwicklung hat sich in der Folgezeit im Wesentlichen bestätigt. Wiederum auf der Grundlage der von den Klägern zu 1) und 2) als Anlage zum Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 14. Juni 2013 vorgelegten Aufstellung, die bis zum 31. Mai 2013 reicht, führen in den ersten fünf Monaten jenes Jahres auf dem Hafenzufahrtsgleis während der Nachtzeit 26 Containerzüge und ein weiterer Güterzug an den Anwesen der Kläger vorbei. Nur für zwei dieser Züge werden mit 4.30 Uhr bzw. 4.56 Uhr Verkehrszeiten angegeben, die (geringfügig) in die Nachtkernstunden fallen. Hinzu kommen ggf. noch die drei Züge, deren Ankunft im Hafen mit exakt 5.00 Uhr vermerkt wurde. Keiner der Beteiligten hat vorgetragen, dass hinsichtlich dieser Entwicklung bis zum Erlass des vorliegenden Urteils eine relevante Veränderung eingetreten ist.
- 81 Der Verwaltungsgerichtshof verkennt hierbei nicht, dass in einem Abstand von etwa 30 bis 90 Minuten vor den genannten Zugfahrten jeweils eine Diesellokomotive die Anwesen der Kläger passiert, um die Züge im Aschaffener Hauptbahnhof abzuholen, und dass diese Vorbeifahrten häufig in die Nachtkernstunden fallen. Die Einschränkung des rechtlich zulässigen Nutzungsumfanges des Hafenzufahrtsgleises, die sich aus dem Rücksichtnahmegebot ergibt, reicht nach dem Vorgesagten jedoch nur soweit, als das mit den „Verkehrszwecken vereinbar“ (RG, U.v. 8.7.1931 – V 9/31 – RGZ 133, 152/155) ist. Die Beigeladene zu 2) hat in der mündlichen Verhandlung am 28. November 2013 darauf hingewiesen, dass diese Fahrten deshalb erforderlich seien, weil ein „Parken“ der Lokomotive während der Nachtzeit auf freier Strecke unzulässig sei und ihr Abstellen im Aschaffener Hauptbahnhof bereits am Vorabend der Ankunft abzuholender Güterzüge zur Folge hätte, dass sie unter dieser Voraussetzung dann nicht für Rangiervorgänge auf dem Hafengelände zur Verfügung stünde, wenn die Güterzüge verspätungsbedingt erst während der Tagesstunden im Hauptbahnhof einträfen. Angesichts dieser nachvollziehbaren betrieblichen Erfordernisse und der Tatsache, dass Vorbeifahrten einer einzelnen Lokomotive nach der Lebenserfahrung nicht mit übermäßig lauten Geräuschen einhergehen, scheidet auch unter diesem Blickwinkel ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot aus. Die im Schriftsatz der Klagebevollmächtigten vom 11. Juni 2013 aufgestellte

Behauptung, die Geräusche der Lokomotivfahrt seien lauter als diejenigen der Containerzüge, wurde in keiner Weise belegt.

- 82 3.4.2 Der Grundsatz, dass es zur Bestimmung der Vorbelastung, der im Einwirkungsbereich eines Schienenwegs liegende Grundstücke unter dem Blickwinkel der Emissionen des dort stattfindenden Eisenbahnverkehrs unterliegen, nicht auf die tatsächliche Frequentierung, sondern auf das Maß der rechtlich zulässigen Nutzbarkeit der Strecke ankommt, die vor der Verwirklichung eines Vorhabens bestand, beansprucht allerdings nur „in der Regel“ Geltung (so ausdrücklich BVerwG, U.v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 u. a. – NVwZ 2014, 730 Rn. 23). Eine Ausnahme von diesem Grundsatz hat die Rechtsprechung in dem Fall anerkannt, dass eine Eisenbahnstrecke, die ehemals die kürzeste Verbindung zwischen dem mitteleuropäischen Raum und den Nordseehäfen darstellte, als Folge der deutschen Teilung abschnittsweise vollständig demontiert und der Verkehr schließlich zur Gänze eingestellt worden war (vgl. BVerwG, U.v. 28.10.1998 – 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350; U.v. 17.11.1999 – 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 82; U.v. 12.4.2000 – 11 A 18.98 – BVerwGE 111, 108). Das gilt jedenfalls dann, wenn die neu zu erwartenden Einwirkungen für die Betroffenen Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen darstellen (vgl. zu diesem weiteren Erfordernis BVerwG, U.v. 28.10.1998 a.a.O. S. 357; U.v. 17.11.1999 a.a.O. S. 88; U.v. 12.4.2000 a.a.O. S. 114). Eine solche Ausnahme kommt im vorliegenden Fall nicht in Betracht.
- 83 3.4.2.1 Es kann dahinstehen, ob diese Rechtsprechung, die den Besonderheiten Rechnung trägt, die mit der Wiederertüchtigung einer als Folge der Teilung Deutschlands unterbrochenen und dem Verfall anheimgegebenen Eisenbahnstrecke einhergehen, überhaupt auf andere Sachverhaltsgestaltungen übertragbar ist. Vorliegend fehlt es jedenfalls bereits an der Voraussetzung, dass sich die Geräuschvorbelastung der Umgebung, die sich aus dem zulässigen Nutzungsumfang eines Schienenwegs ergibt, zu einer bloßen Fiktion verflüchtigt hat, die in der Realität keinerlei Entsprechung mehr fand (vgl. zu diesem Gesichtspunkt BVerwG, U.v. 17.11.1999 a.a.O. S. 87). Hierbei kann dahinstehen, ob aus dem – nicht belegten – Hinweis im Schriftsatz der Klagebevollmächtigten vom 17. November 2009 auf die im Frühjahr 1945 erfolgte Zerstörung des Hafenzugbahnhofs durch Luftminen herzuleiten ist, dass auf dem Hafenzugfahrtsgleis damals vorübergehend kein Zugverkehr mehr stattgefunden hat, da es hierdurch jedenfalls nicht zu einer Entwidmung des Hafenzugfahrtsgleises gekommen wäre. Auch kann keine Rede davon sein, in der Zeit, in der die Grundstücke der Kläger bebaubar geworden sind (das geschah durch den am 1.3.1986 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 8/6 der Beigeladenen zu 1), habe auf dieser Schienenverbindung Eisenbahnverkehr nur noch in einem Umfang stattgefunden, angesichts dessen Dritte davon ausgehen durften, durch ihn würden künftig keinesfalls mehr relevante Immissionen hervorgerufen, die an Intensität u. U. auch noch zunehmen könnten. Denn ausweislich der Darlegungen in der Beschlussvorlage, die die Beigeladene zu 1) am 20. November 2009 für ihren Planungs- und Verkehrssenat gefertigt hat, ging die Begründung des Bebauungsplans Nr. 8/6

davon aus, auf dem Hafenzufahrtsgleis würden zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr pro Monat 89 Zugpaare (d.h. 178 einzelne Züge) verkehren. Dieser Ansatz erscheint im Hinblick darauf realitätsnah, dass die Hafenverwaltung Aschaffenburg, die als Trägerin öffentlicher Belange im Verfahren über die Aufstellung dieses Bebauungsplans angehört wurde, seinerzeit erklärt hat, diese Zahl an Zugpaaren „entspreche dem damaligen Bedarf“ (vgl. auch dazu die Beschlussvorlage vom 20.11.2009, Blatt 191 der Akte des Verfahrens W 6 K 09.314).

- 84 Dem steht auch nicht entgegen, dass die Beigeladene zu 2) bzw. die Staatliche Hafenverwaltung Aschaffenburg als deren Rechtsvorgängerin das Heranrücken von Wohnbebauung an diese Strecke hingenommen hätten. Ausweislich der Beschlussvorlage vom 20. November 2009 hat die Staatliche Hafenverwaltung Aschaffenburg als Trägerin öffentlicher Belange im Verfahren über die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 8/6 ausgeführt, entsprechend einer allgemein erkennbaren Tendenz werde der Zugverkehr in Zukunft deutlich zunehmen; bisher schon stelle die Bundesbahn nicht nur montags bis freitags, sondern auch samstags Züge zu und hole diese wieder ab. Der gleichen Unterlage zufolge hat die Staatliche Hafenverwaltung Aschaffenburg während der öffentlichen Auslegung des Entwurfs dieses Bebauungsplans zudem auf die Möglichkeit hingewiesen, ein zweites Zufahrtsgleis anzulegen. Dass die Beigeladene zu 2) bzw. die Staatliche Hafenverwaltung Aschaffenburg als deren Rechtsvorgängerin die gleichwohl ergangene planerische Entscheidung der Beigeladenen zu 1) für die Zulassung von Wohnnutzung im Nahbereich des Hafenzufahrtsgleises hingenommen hat, ohne dagegen Rechtsbehelfe einzulegen, beseitigt die tatsächliche und rechtliche Vorbelastung der zugelassenen Wohnnutzung nicht.
- 85 Auch unabhängig hiervon durften die Kläger, als sie zwischen 1996 und 2007 die in der unmittelbaren Nachbarschaft des Hafenzufahrtsgleises liegenden Grundstücke erworben haben, nicht schutzwürdig davon ausgehen, eine Intensivierung der Nutzung dieses Schienenweges, die eine – ggf. auch deutliche – Erhöhung ihrer Lärmbetroffenheit zur Folge haben könne (z.B. durch die Aufnahme eines Güterzugverkehrs auch während der Nachtzeit), sei ausgeschlossen. Hiergegen spricht bereits, dass in der Bundesrepublik Deutschland seit Jahrzehnten ein allgemeiner Konsens darüber bestand, dass es aus Gründen des Umweltschutzes und der Entlastung des Straßennetzes dringend geboten sei, Güterverkehr auf die Schiene und auf Binnengewässer zu verlagern. Mit der stärkeren Ausnutzung einer Eisenbahnstrecke, die beide Verkehrsnetze miteinander verknüpft, musste vor diesem Hintergrund stets gerechnet werden. Die Möglichkeit einer wachsenden Bedeutung des Hafens Aschaffenburg lag ferner angesichts der Schaffung einer durchgehenden Wasserstraßenverbindung zwischen dem Rhein und der Donau in einer für jedermann erkennbaren Weise auf der Hand. Den Klägern kann daher entgegengehalten werden, dass sie sich „sehenden Auges“ neben einem Schienenweg angesiedelt haben, der von Rechts wegen – abgesehen von dem auch Eisenbahnunternehmen für den Fall damit nicht einhergehender Beeinträchtigungen von Verkehrserfordernissen treffenden Rücksichtnahmegebot – seit jeher uneingeschränkt für Zwecke des (auch nächtlichen) Güterzugverkehrs

nutzbar war.

- 86 3.4.2.2 Sollte eine Durchbrechung des Grundsatzes, dass sich der Umfang der Immissionsvorbelastung eines Gebiets durch eine bestehende Schienenverbindung nach dem Maß der rechtlichen Nutzbarkeit der Eisenbahnstrecke bestimmt, außerdem dann in Betracht kommen, wenn ein neu zugelassenes Vorhaben Auswirkungen nach sich zieht, durch die erstmals und in rechtswidriger Weise in die Grundrechte aus Art. 14 Abs. 1 oder Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eingegriffen wird, so wäre diese Voraussetzung hier ebenfalls nicht erfüllt.
- 87 Bei der Ermittlung der Grenzwerte, von denen an Verkehrslärm die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle erreicht, stellt der Bundesgerichtshof in erster Linie auf Mittelungspegel ab, wobei es jedoch nicht zu beanstanden ist, wenn der Trichter im Rahmen einer Gesamtbetrachtung auch den Spitzenpegeln wesentliche Bedeutung beimisst (BGH, U.v. 25.3.1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76/80 m. w. N.). Letzteres liegt besonders nahe, wenn es um Verkehrslärmimmissionen geht, die durch kurzzeitige, verhältnismäßig hohe Schalldrücke und bestimmte Frequenzzusammenhänge gekennzeichnet sind (BGH, U.v. 26.11.1980 – V ZR 126/78 – BGHZ 79, 45/50; U.v. 25.3.1993 a.a.O. S. 80). Die Bewertung darf nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionswerte abhängig gemacht werden; vielmehr lässt sich die Grenze nur aufgrund einer wertenden Betrachtung innerhalb eines gewissen Spektrums von Möglichkeiten im Rahmen trichterlicher Würdigung des Einzelfalles ziehen (BGH, U.v. 6.2.1986 – III ZR 96/84 – BGHZ 97, 114/122; U.v. 25.3.1993 a.a.O. S. 80 f.), wobei nicht nur das Ausmaß, sondern auch die Charakteristik des Lärms (BGH, U.v. 10.11.1977 – III ZR 166/75 – DVBl 1978, 110/112), die Gebietsart (BGH, U.v. 6.2.1986 a.a.O. S. 122 f.; U.v. 17.4.1986 – III ZR 202/84 – BGHZ 97, 361/365; BVerwG, U.v. 14.12.1979 – 4 C 10.79 – BVerwGE 59, 253/262 ff.) und die Lärmvorbelastung (BVerwG, U.v. 14.12.1979 a.a.O. S. 262; U.v. 29.1.1991 – 4 C 51.89 – BVerwGE 87, 332/357) eine wesentliche Rolle spielen (BGH, U.v. 25.3.1993 a.a.O. S. 81). Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten bewegt sich während der Nachtzeit danach im Allgemeinen bei Beurteilungspegeln, die zwischen 60 und 65 dB(A) liegen (BGH, U.v. 25.3.1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76/81). Dieser kritische Bereich wird im vorliegenden Fall nicht erreicht.
- 88 Der in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof gehörte Umweltingenieur der Regierung von Mittelfranken ist zur Überzeugung des Gerichts zutreffend davon ausgegangen, dass ein an den Anwesen der Kläger vorbeifahrender Containerzug dort Maximalpegel von 80 dB(A) hervorruft. Zwar hat die von den Klägern am 4. Mai 2009 durchgeführte Messung einen Spitzenpegel von 83,0 dB(A), eine von der Regierung von Mittelfranken am 16. Juli 2009 vorgenommene Lärmmessung zwischen 80 und 83 dB(A) liegende Spitzenpegel und eine am 22. Juli 2009 seitens der Beigeladenen zu 1) nach den Grundsätzen der TA Lärm erfolgte Messung (nach Abzug des Messabschlags analog Nr. 6.9 TA Lärm) einen Mittelungspegel (LAeq) von 85,6 dB(A) ergeben.

In der Folgezeit wurden jedoch unstrittig mehrere Maßnahmen am Hafenzugfahrtsgleis ergriffen (vgl. die im Kern übereinstimmende Darstellung im Schriftsatz der Klagebevollmächtigten vom 20.12.2011 einer- und auf Seite 10 unten in der Berufungserwidlungsschrift des Bevollmächtigten der Beigeladenen zu 2) vom 7.2.2012 andererseits), von denen auch die Kläger einräumen, dass sie zu einer Verringerung der Lärmbelastung geführt haben (vgl. auch dazu den Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 20.12.2011, in dem die nunmehr erreichten Spitzenpegel im Übrigen ebenfalls mit 80 dB(A) angegeben werden). Auf dieser Grundlage hat der Umweltingenieur der Regierung von Mittelfranken Beurteilungspegel errechnet, die sich je nachdem, ob die Zugvorbeifahrt eine, zwei oder drei Minuten dauert, auf 53, 56 oder 58 dB(A) belaufen. Dieser Wert erreicht den kritischen Bereich von 60 bis 65 dB(A) nicht.

- 89 Was den Anspruch der Kläger auf Schutz ihrer Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) anbetrifft, so sind auch die Innenraumpegel in Betracht zu ziehen (BVerwG, U.v. 23.4.1997 – 11 A 17.96 – NVwZ 1998, 846/847). Insoweit sollen am Ohr einer schlafenden Person zwischen 30 und 35 dB(A) liegende Dauerschallpegel nicht überschritten werden (BVerwG, U.v. 17.11.1999 – 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 81/90 f.). Dieses Ziel wird erreicht, wenn die Kläger bei geschlossenen Fenstern schlafen oder architektonische Selbsthilfe (technische Belüftungseinrichtungen) durchführen, was ihnen in Anbetracht der tatsächlichen und rechtlichen Vorbelastung zugemutet werden kann (BVerwG, B.v. 7.6.2012 – 4 BN 6.12 – juris). Billigt man abgesehen davon den Klägern trotz der Vorbelastung des Gebiets durch Eisenbahngeräusche und des Umstands, dass sie ihre Schlafräume nach eigenem Vorbringen nicht so situiert haben, dass sich diese auf den gleisabgewandten Gebäudeseiten befinden, das Recht zu, bei zu Lüftungszwecken gekippten Fenstern zu schlafen (vgl. dazu BVerwG, U.v. 21.9.2006 – 4 C 4.05 – BVerwGE 126, 340 Rn. 26), und setzt man in Einklang mit der Spruchpraxis des Bundesverwaltungsgerichts den typischen Dämmwert eines gekippten bzw. spaltbreit geöffneten Fensters mit 15 dB(A) an (BVerwG, U.v. 21.9.2006 – 4 C 4.05 – BVerwGE 126, 340 Rn. 27), so ergäbe sich zwar ein Innenraum-Beurteilungspegel, der sich im ungünstigsten Fall – nämlich bei einem an der Außenfassade der Gebäude der Kläger anzusetzenden Beurteilungspegel von 58 dB(A) – auf 43 dB(A) belaufen würde. Selbst dadurch entstünde im vorliegenden Fall keine verfassungswidrige Lärmbelastung.
- 90 Der Annahme, durch eine Geräuschbelastung in dieser Höhe werde das Grundrecht der Kläger nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG beeinträchtigt, steht zum einen entgegen, dass derartige Pegel nicht nur im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt, sondern bereits geraume Zeit davor nur in der deutlichen Minderzahl der Nächte zu verzeichnen waren: Bei 47 nächtlichen Güterzugvorbeifahrten während der 13 Monate von Mai 2012 bis einschließlich Mai 2013 kam es durchschnittlich drei- bis viermal je Monat zu einem derartigen Lärmereignis. Zum anderen fällt ins Gewicht, dass einschlägige Geräusche – und zwar bereits über eine längere Spanne vor dem maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt hinweg – ganz überwiegend nur außerhalb der sog. „Kernnacht“ auftraten. Lärmschutz in den Nach-

trandstunden aber besitzt nicht dasselbe hohe Gewicht, wie das in Ansehung der Nachtkernzeit der Fall ist (BVerwG, U.v. 9.11.2006 – 4 A 2001.06 – BVerwGE 127, 95 Rn. 74).

- 91 Daher kann keine Rede davon sein, die öffentliche Gewalt habe durch die Zulassung des trimodalen Containerterminals das Entstehen eines Zu- und Abfahrtsverkehrs auf der Schiene in Kauf genommen, der mit Immissionen einhergeht, die sich als rechtswidrige Eingriffe in den Kernbereich der Grundrechte der Kläger nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG darstellen. Daran ändert sich auch dann nichts, bezieht man in die gebotene wertende Beurteilung (BGH, U.v. 25.3.1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76/81) das Spitzenpegelkriterium ein. Dies erscheint allerdings im Hinblick darauf geboten, dass die Geräusche der auf dem Hafenzufahrtsgleis zur Nachtzeit verkehrenden Güterzüge vergleichsweise plötzlich und in einer ansonsten von Lärmquellen weitgehend freien Umgebung auftreten (vgl. zur Unangemessenheit eines bloßen Abstellens auf Immissionswerte, die – wie das beim Beurteilungspegel der Fall ist – durch Umrechnung der tatsächlichen Geräuschintensität auf bestimmte Zeiteinheiten gebildet werden, auch die am 25.2.2009 behördenintern abgegebene Stellungnahme eines Umweltingenieurs der Regierung von Mittelfranken, Blatt 115 f. der Akte dieser Behörde).
- 92 Eine Verletzung der Eigentumsgarantie durch Spitzenpegel von 80 dB(A), wie sie während der Nachtzeit an den dem Hafenzufahrtsgleis zugewandten Außenfassaden der Anwesen der Kläger auftreten, scheidet aus, da Gärten, Terrassen, Balkone usw. in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen (BVerwG, U.v. 15.3.2000 – 11 A 33.97 – NVwZ 2001, 78/79).
- 93 Was die Innenraumpegel anbetrifft, so ist zum Einen erneut von der Zumutbarkeit des Schlafens bei geschlossenen Fenstern und zum Andern – wiederum bei Ansatz der Dämmwirkung eines gekippten Fensters mit 15 dB(A) – davon auszugehen, dass die Kläger die Geräusche der an ihren Häusern vorbeifahrenden Containerzüge in ihren Schlafräumen mit einer Lautstärke von ca. 65 dB(A) wahrnehmen. Dieser Maximalpegel liegt zwar deutlich oberhalb des Wertes von 40 dB(A), den Pegelspitzen unter gesundheitlichem Aspekt nicht überschreiten sollen (BVerwG, U.v. 17.11.1999 – 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 81/90). Im Rahmen der gebotenen wertenden Beurteilung (BGH, U.v. 25.3.1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76/81) kann gleichwohl nicht davon gesprochen werden, die öffentliche Gewalt verletzte ihre Pflicht, sich schützend vor die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG genannten Rechtsgüter zu stellen, wenn sie vorliegend davon absieht, derartige Immissionen zu unterbinden oder zu verringern. Ausschlaggebend lässt sich der Verwaltungsgerichtshof hierbei von der Erwägung leiten, dass bereits auf der Ebene des Fachplanungsrechts ein Lärmschutzkonzept nicht zu beanstanden ist, das eine weitgehende Lärmpause in der Nachtkernzeit vorsieht, die Lärmschutzbelange der Anwohner während der Randstunden der Nacht jedoch weitgehend hinter Verkehrsinteressen zurücktreten lässt (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4

C 8.09 – BVerwGE 142, 234 Rn. 372). Da die Schwelle, von der an Immissionen die Grenze des von Verfassungs wegen Unzumutbaren überschreiten, höher liegt als die fachplanungsrechtliche Unzumutbarkeitsschwelle, kann es nicht gegen den aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG resultierenden Schutzauftrag verstoßen, wenn Grundstücke, die in unmittelbarer Nachbarschaft einer seit knapp 100 Jahren bestehenden Eisenbahnstrecke liegen, drei- bis viermal je Monat vor allem in der Stunde zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr Geräuscheinwirkungen ausgesetzt sind, die eine Aufwachreaktion nach sich ziehen können, wenn gleichzeitig nicht nur die Nacht Kernzeit, sondern auch die Stunde zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sowohl von derartigen Beeinträchtigungen als auch von sonstigen Lärmimmissionen weitgehend frei sind.

- 94 Hieran ändert auch der Umstand nichts Durchgreifendes, dass zu den Geräuschen, die von den vorbeifahrenden Güterzügen ausgehen, die ca. 30 bis 90 Minuten zuvor zu verzeichnenden Immissionen der vorerwähnten Diesellokomotive hinzutreten. Denn dieses Zugfahrzeug verkehrt ausweislich der als Anlage zum Schreiben der Klagebevollmächtigten vom 14. Juni 2013 vorgelegten Aufstellung nahezu ausnahmslos nur an den Tagen, an denen Güterzüge im Aschaffener Hauptbahnhof abgeholt werden müssen. Ihre Vorbeifahrt lässt mithin den Befund unberührt, dass den Klägern nach der Sachlage, die im Zeitpunkt der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs bestand, ca. 26 bis 27 Tage je Monat zur Verfügung stehen, in denen sie bis zum Ende der Nachtzeit um 6.00 Uhr keinen Störungen ausgesetzt sind, die von der an ihren Anwesen vorbeiführenden Eisenbahnstrecke ausgehen.
- 95 3.5 Auf Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG können die Kläger die mit den Haupt- und den Hilfsanträgen verfolgten Ansprüche ebenfalls nicht stützen. Hierbei kann dahinstehen, ob sich der Regelungsgehalt des Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG darin erschöpft, die Aufsichtsbehörde dazu zu ermächtigen, gegenüber den Betreibern nichtbundeseigener Eisenbahnunternehmen Anordnungen zu erlassen, die auf die Unterbindung solcher erheblicher Nachteile bzw. solcher erheblicher Belästigungen abzielen, zu deren Unterlassen diese Unternehmen bereits nach anderen Vorschriften verpflichtet sind (3.5.1), oder ob Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG den Pflichtenkreis der dem Anwendungsbereich des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes unterfallenden Eisenbahnunternehmen über den Bestand jener Vorschriften hinaus erweitert, die diese Rechtssubjekte im Übrigen zu beachten haben (3.5.2).
- 96 3.5.1 Auf der Grundlage der erstgenannten Auslegung des Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG ergibt sich die fehlende Berechtigung der Kläger, vom Beklagten ein auf Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG gestütztes Einschreiten verlangen zu können, aus dem Umstand, dass das geltende Recht Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenso wie die Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur außerhalb des Anwendungsbereichs der Verkehrslärmschutzverordnung und unbeschadet der Vorschrift des §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG nicht dazu verpflichtet, bestimmte Immissionen zu unterlassen.

- 97 3.5.1.1 Den Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung muss der auf dem Hafenzufahrtsgleis stattfindende Eisenbahnverkehr deshalb nicht genügen, weil dieser Schienenweg lange vor dem Inkrafttreten jener Verordnung am 21. Juni 1990 gebaut und er in der Folgezeit nicht im Sinn von §1 Abs. 2 16. BImSchV geändert wurde. Der Einstufung der baulichen Maßnahmen, die die Beigeladene zu 2) an dieser Strecke hat durchführen lassen, als „wesentliche Änderung“ entweder im Sinn von §1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder von §1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV steht bereits entgegen, dass beide Normen tatbestandlich einen Anstieg des Beurteilungspegels voraussetzen; nach eigener Darstellung der Kläger zu 1) und 2) im Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 20. Dezember 2011 sind die Laufgeräusche der Züge als Folge der Modernisierung des Hafenzufahrtsgleises jedoch leiser geworden.
- 98 3.5.1.2 Bei einer ausschließlich am Wortlaut des §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG orientierten Betrachtungsweise erschiene es zwar vorstellbar, aus dieser Vorschrift die Verpflichtung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens herzuleiten, Zugbewegungen nur zu Zeiten (z.B. während der Tagesstunden) durchzuführen, während derer die mit ihnen einhergehenden Immissionen entweder nicht als „erhebliche“ Nachteile oder „erhebliche“ Belästigungen anzusehen sind oder während derer der Grad ihrer Schädlichkeit (im Sinn des in §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG zum Ausdruck gelangenden Minimierungsgebots) sich als geringer darstellt. Für die Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur ergäbe sich hieraus ggf. die Pflicht, die Benutzung eines Schienenwegs nur mit dieser Einschränkung zu gestatten. Ein derartiges Verständnis des §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG stünde indes nicht nur in Widerspruch zu der in §41 Abs. 1 BImSchG zum Ausdruck gelangenden Wertung, dass eine Pflicht, die u. a. von Schienenwegen ausgehenden Geräusche zu begrenzen, nur bei neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrswegen bestehen soll. Vor allem aber fielen der zum Vollzug des §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG zuständigen Behörde auf der Grundlage dieser Gesetzesauslegung letztlich die Befugnis zu, über die Fahrplangestaltung von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entscheiden. Diesbezügliche Aufgaben und Befugnisse aber weisen §14b Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie §14c Abs. 1 AEG (mit von Grund auf anderer, nämlich wettbewerbsrechtlicher Zielsetzung) der Regulierungsbehörde zu. §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG scheidet deshalb als Anknüpfungspunkt auch für solche Anordnungen aus, die auf die Vermeidung oder Verringerung anderer Immissionen als Geräusche abzielen, hinsichtlich derer der Vorrang der in §41 BImSchG zum Ausdruck gelangten Wertung des Gesetzgebers nicht Platz greift.
- 99 Der Anwendungsbereich des §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG beschränkt sich mithin auf diejenigen Emissionen, deren Vermeidung oder Minimierung ohne Beeinträchtigung des „Ob“ und des „Wann“ eines bestimmten Schienenverkehrs möglich ist; der bestimmungsgemäße Betrieb von Fahrzeugen darf, gestützt auf diese Vorschrift, nicht einmal teilweise unmöglich gemacht werden (so zu Recht Scheidler in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Band 1, Teil II, Stand Dezember 2006, §38 BImSchG Rn. 38; Jarass, BImSchG, 9. Aufl. 2012, §38 Rn. 17). Ein

Nachfahrverbot aber hätte zur Folge, dass Eisenbahnverkehrsmittel während der Nachstunde nicht mehr bestimmungsgemäß eingesetzt werden dürften.

- 100 Auf sich beruhen kann aus Anlass des vorliegenden Falles, ob aus §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG die Pflicht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Betreibers einer Eisenbahninfrastruktur hergeleitet werden kann, die auf einer Schienenstrecke allgemein oder für bestimmte Zugarten zulässige Geschwindigkeit im Interesse der Immissionsreduzierung zu verringern. Denn eine solche Maßnahme scheidet im vorliegenden Fall aus praktischen Gründen aus. Die Güterzüge können schon bisher nur maximal 30 bis 40 km/h fahren. Die Beigeladene zu 2) hat bereits in ihrem Schreiben an die Regierung von Mittelfranken vom 17. Juli 2008 darauf hingewiesen, dass am Bahnübergang „K...allee“ eine technische Sicherung installiert ist, deren einwandfreies Funktionieren eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h erfordert. Würde die Aufsichtsbehörde, gestützt auf §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG, anordnen, dass die auf dem Hafenzufahrtsgleis verkehrenden Züge eine niedrigere Geschwindigkeit einzuhalten haben, als das bisher zulässig ist (die ab einer gewissen Entfernung von dem höhengleichen Bahnübergang „K...allee“ allerdings 20 km/h nicht unterschreiten darf), so würde eine solche Absenkung von vornherein nur in einem äußerst geringen Umfang verfügt werden. Die damit einhergehende – minimale – Verringerung der an den Anwesen der Kläger auftretenden Geräuschimmissionen würde allerdings dadurch kompensiert, dass sich mit jeder Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit die Dauer der Zugvorbeifahrt verlängert, und dass die Kläger nunmehr mit jenen bremsbedingten Quietschgeräuschen konfrontiert würden, derentwegen sich Bewohner des an den Hafbahnhof angrenzenden Ortsteils L... beschwerdeführend an die Beigeladene zu 1) gewandt haben (vgl. dazu Blatt 189 der Akte des Verfahrens W 6 K 09.341).
- 101 Auf den Umstand, dass das Emissionsminderungsgebot des §38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ausschließlich im Allgemeininteresse besteht, jedoch keinen Drittschutz vermittelt (Scheidler in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Band 1, Teil II, Stand Januar 2011, §38 BImSchG Rn. 51), ist bei alledem nur ergänzend zu verweisen.
- 102 3.5.2 Auch auf der Basis einer Rechtsauffassung, dass die Länder Anforderungen materiellrechtlicher Art aufstellen können, denen nichtbundeseigene Eisenbahnen unter umweltschutzrechtlichem Blickwinkel genügen müssen, solange und soweit der Bund von einer ihm zustehenden Gesetzgebungsbefugnis nicht Gebrauch gemacht hat, könnten auf Art. 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayESG keine Anordnungen gestützt werden, die der Vermeidung oder Verringerung von Geräuschen dienen, die von einem öffentlichen Schienenweg ausgehen. Denn die diesbezüglichen Verpflichtungen von Betreibern einer Eisenbahninfrastruktur sind in den §§41 f. BImSchG und den auf der Grundlage von §43 BImSchG erlassenen Rechtsverordnungen abschließend festgelegt (vgl. zum kodifikatorischen Charakter dieser Regelungen z.B. BVerwG, U.v. 9.2.1995 – 4 C

26.93 – BVerwGE 97, 367/371; U.v. 17.11.1999 – 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 81/88; U.v. 21.5.2003 – 9 A 40.02 – NVwZ 2003, 1381; U.v. 15.12.2011 – 7 A 11.10 – NVwZ 2012, 1120 Rn. 29). Art. 72 Abs. 1 GG hindert die Länder deshalb, Betreibern bestehender öffentlicher Schienenwege Verpflichtungen zur Lärmvermeidung oder -verringerung aufzuerlegen.

- 103 3.6 Auf sich beruhen kann aus Anlass des vorliegenden Falles, ob auch für die Problematik der Erschütterungen, die als weitere Beeinträchtigungen der Kläger in Frage kommen, eine abschließende bundesrechtliche Regelung besteht, da ein solches Begehren nicht (bzw. nicht in zulässiger Weise) zum Gegenstand der Klageverfahren gemacht wurde. Vielmehr haben die Kläger zu 1) und 2) nach Anrufung des Verwaltungsgerichts das Ziel ihres Rechtsschutzbegehrens in der Klagebegründungsschrift ihrer Bevollmächtigten vom 18. Mai 2009 (Seite 1) dahingehend umschrieben, sie würden vom Beklagten „die Anordnung von Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes“ gegen den Nachtbetrieb der Hafenbahn Aschaffenburg verlangen. Die tatsächliche Problematik schilderten sie dahingehend, dass ihre Nachtruhe durch den „Höllennlärm“ gestört werde, den die zur Nachtzeit verkehrenden Güterzüge verursachen würden (Seite 4 der Klagebegründungsschrift); nach den Verlautbarungen der Beigeladenen zu 2) sei mit einer massiven Verschlechterung der Lärmsituation zu rechnen.
- 104 Dass es den Klägern zu 1) und 2) ausschließlich darum zu tun war, den Beklagten gerichtlich zu einem Einschreiten in Bezug auf die von den Containerzügen ausgehenden akustischen Beeinträchtigungen zu verpflichten, belegt schließlich auch die Tatsache, dass mit dem am Ende der Klagebegründungsschrift vom 18. Mai 2009 formulierten, in den Schriftsätzen der Klagebevollmächtigten vom 20. Juli 2009 und vom 8. Januar 2010 erweiterten Hilfsantrag ausdrücklich nur die Unterbindung von Nachtruhestörungen und die Einhaltung konkret bezeichneter Spitzen- und Mittelungspegel verlangt wird. Während des gesamten weiteren erstinstanzlichen Verfahrensgangs kamen die Kläger zu 1) und 2) sodann auf den Gesichtspunkt der Erschütterungen, die durch den auf dem Hafenzufahrtsgleis stattfindenden Verkehr ausgelöst würden, nicht mehr zurück, sondern haben sich auf Ausführungen über die mit den nächtlichen Containerzugvorbeifahrten einhergehende Lärmproblematik und die aus ihrer Sicht daraus herzuleitenden Rechtsfolgen beschränkt. Das Verwaltungsgericht hat deshalb zu Recht keine Veranlassung gesehen, das Thema „Erschütterungsschutz“ in dem im Verfahren W 6 K 09.341 ergangenen Urteil überhaupt anzusprechen.
- 105 In den Schriftsätzen vom 2. September 2010, 31. Januar 2011, 7. April 2011, 8. April 2011 und 2. Mai 2011, die die Klagebevollmächtigten in dem von den Klägern zu 1) und 2) angestregten Verfahren auf Zulassung der Berufung (Az. 22 ZB 10.1890) eingereicht haben, wurden ebenfalls ausschließlich Fragen des Lärmschutzes thematisiert. Lediglich in ihrem Schreiben vom 28. Dezember 2010 (Seite 2 oben) sind die Kläger zu 1) und 2) einmalig auf die von den Containerzügen ausgehenden Erschütterungen zu sprechen gekommen. Dies geschah jedoch nur, um die Rechtsbehauptung zu stützen, die Gefährdung von Gesundheit und

Eigentum hänge nicht von der Erreichung absoluter, schematisch anzuwendender Grenzwerte ab, und die Kläger zu 1) und 2) hätten zusätzliche (d.h. zur Lärmproblematik hinzutretende) Faktoren – u. a. „anhaltende Erschütterungen“ – geltend machen können. Der gleichen Zielsetzung diene der in der Berufungsbegründungsschrift der Kläger zu 1) und 2) vom 12. Dezember 2011 unter Bezugnahme auf den Schriftsatz vom 18. Mai 2009 erfolgte Hinweis auf die zur Geräuschbelastung hinzutretenden, an dieser Stelle allerdings nicht konkret spezifizierten zusätzlichen „Stressfaktoren“.

- 106 Im weiteren Fortgang des Berufungsverfahrens 22 B 11.2608 sind die Kläger zu 1) und 2) auf die Erschütterungsthematik nur noch insoweit zu sprechen gekommen, als im Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 20. Dezember 2011 ausgeführt wurde, auch nach den am Hafenzufahrtsgleis durchgeführten Maßnahmen seien „das laute Motorengeräusch, das Klappern der Waggons und die Erschütterungen unter dem Gewicht der Containerladungen, die sich in unmittelbarer Nähe zum Grundstück der Kläger ausbreiten“ würden, geblieben. Im Schriftsatz vom 16. April 2014 haben die Klagebevollmächtigten ihr Verlangen, einen Ortstermin durchzuführen, u. a. damit begründet, dieser sei auch erforderlich, um ermessen zu können, welche Erschütterungen nachts von einem Containerzug auf das unmittelbar angrenzende Anwesen der Kläger ausgehen würden; diese Erschütterungen könnten durch einen Pegelzuschlag von 3 dB(A) nur unzureichend erfasst werden.
- 107 Vor diesem Hintergrund kann bereits nicht davon gesprochen werden, der mit dem Hauptantrag geltend gemachte Anspruch auf Anordnung eines Nachtfahrverbots werde außer auf den Gesichtspunkt behauptetermaßen unzumutbarer Geräuschimmissionen zusätzlich auf den selbständigen Klagegrund des Vorhandenseins weiterer schädlicher Umwelteinwirkungen in Gestalt von Erschütterungen gestützt. Desgleichen rechtfertigt der Umstand, dass die Kläger zu 1) und 2) im Lauf des Berufungsverfahrens in der dargestellten Weise punktuell auf den Gesichtspunkt der Erschütterungsimmissionen zurückgekommen sind, nicht die Annahme, sie hätten ihr Klagebegehren im zweiten Rechtszug durch Einführung dieses weiteren Lebenssachverhalts als zusätzlichen Klagegrund erweitern wollen. Nur ergänzend ist deshalb anzumerken, dass eine solche Klageänderung nicht als sachdienlich im Sinn von §91 Abs. 1 VwGO anzusehen wäre, da die Erschütterungsproblematik weder im Verwaltungs- noch im erstinstanzlichen Gerichtsverfahren bisher in der ggf. gebotenen Weise aufbereitet wurde. Eine Einwilligung der übrigen Beteiligten in die Einbeziehung dieser Thematik in das Berufungsverfahren ist – auch in Gestalt einer Einlassung im Sinn von §91 Abs. 2 VwGO – nicht erfolgt.
- 108 Nicht anders stellt sich im Ergebnis die Lage im Verfahren der Kläger zu 3) und 4) dar. Sie haben zur Rechtfertigung des erstmals mit Schreiben vom 25. Juni 2010 an die Regierung von Mittelfranken herangetragenen, hinsichtlich des Hilfsantrags ebenfalls eindeutig auf Lärmschutzmaßnahmen abzielenden Begehrens auf die „im Klageverfahren genannten Gründe“ verwiesen. In der Klageschrift

vom 4. August 2009 hatten diese Kläger ihr Rechtsschutzbegehren ebenfalls dahingehend umschrieben, sie würden vom Beklagten die Anordnung von Maßnahmen „des aktiven Lärmschutzes“ verlangen. Die in diesem Schriftsatz enthaltene Bemerkung, die vorbeifahrenden Containerzüge würden Erschütterungen verursachen, „die das Geschirr im Schrank wackeln“ ließen, kann deshalb sowie im Hinblick darauf nicht als Einführung eines weiteren, zur Geräuschproblematik hinzutretenden Klagegrunds verstanden werden, weil die Kläger zu 3) und 4) mit der sich unmittelbar an den vorstehend wörtlich zitierten Passus anschließenden Behauptung, sie würden ihr Schlafzimmerfenster geschlossen halten, sogleich wieder auf den Gesichtspunkt der vom Hafenzufahrtsgleis ausgehenden akustischen Beeinträchtigungen zurückgekommen sind. Im weiteren Fortgang des Klageverfahrens W 6 K 09.757 und in dem sich daran anschließenden Verfahren auf Zulassung der Berufung haben sie die Erschütterungsthematik sodann nicht mehr aufgegriffen. In der Berufungsbegründung vom 19. Dezember 2012 (Seite 3, dritte Zeile von oben und drittletzte Zeile) haben sie ihr Rechtsschutzziel wiederholt als „Lärmschutzantrag“ bzw. als „Antrag auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen“ (vierte Zeile im Abschnitt 2 dieses Schriftsatzes) bezeichnet. Den Gesichtspunkt der Erschütterungen haben sie erstmals wieder am Ende des Schreibens ihrer Bevollmächtigten vom 16. April 2014 aufgegriffen.

- 109 4. Die Kostenentscheidung beruht auf §154 Abs. 2 VwGO i.V.m. §159 Satz 1 VwGO und §100 Abs. 1 ZPO. Es entspricht im Sinn von §162 Abs. 3 VwGO der Billigkeit, dass die Beigeladenen ihre im Berufungsverfahren entstandenen außergerichtlichen Kosten selbst tragen, da sie im zweiten Rechtszug Anträge weder gestellt noch auch nur angekündigt haben.
- 110 Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §167 VwGO i.V.m. §708 Nr. 10, §711 ZPO.
- 111 Die Revision war nicht zuzulassen, da Zulassungsgründe im Sinn von §132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.
- 112 Beschluss
- 113 I. Die Verfahren 22 B 11.2608 und 22 B 11.2634 werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.
- 114 II. Der Streitwert wird für jedes der beiden Berufungsverfahren bis zu deren Verbindung auf jeweils 15.000 festgesetzt. Der Streitwert des verbundenen Verfahrens beläuft sich auf 30.000 .
- 115 Gründe
- 116 Die Verbindung zur gemeinsamen Entscheidung beruht auf §93 Satz 1 VwGO, die Streitwertfestsetzung auf §52 Abs. 1 GKG in Verbindung mit einer entsprechenden Anwendung der Empfehlungen in den Nummern 2.2.2 und 19.2

des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.