

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 22 B 14.395
Sachgebietsschlüssel: 1021

Rechtsquellen:

Nr. 7.2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Sätze 1 und 3 TA Lärm;
Art. 44 Abs. 2 Nr. 6 VwVfG;
§ 121 Nr. 1 VwGO;
§ 5 Abs. 5, Anhang Nr. 1.5 der 18. BImSchV.

Hauptpunkte:

- immissionsschutzrechtliche Genehmigung einer Speedwayanlage;
- Drittanfechtungsklage wegen Lärmbelästigungen;
- Voraussetzungen für das Vorliegen „seltener Ereignisse“ im Sinn der Nr. 7.2 TA Lärm;
- voraussehbare Besonderheiten beim Betrieb einer Anlage;
- von vornherein nicht ernstlich gewollter „Normalbetrieb“;
- keine inhaltliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit eines durch eine rechtskräftige gerichtliche Entscheidung bestätigten Verwaltungsakts als Vorfrage für die Rechtmäßigkeit eines zwischen den gleichen Beteiligten umstrittenen anderen Verwaltungsakts;
- seltene Ereignisse bei anderen Anlagen.

Leitsätze:

1. Für die Bejahung einer „voraussehbaren Besonderheit“ im Sinn der Nr. 7.2 Abs. 1 Satz 1 TA Lärm reicht jede dem Grunde nach prognostizierbare Abweichung von den ansonsten anzutreffenden Betriebsmodalitäten der Anlage aus, die nach außen hin hervortritt und die mit der Erzeugung einer größeren Lärmfracht einhergeht, als sie für den Anlagenbetrieb ansonsten kennzeichnend ist.

2. Ist ein Verwaltungsakt, der einen für die Rechtmäßigkeit eines anderen Verwaltungsakts vorgreiflichen Gesichtspunkt regelt, in Bestandskraft erwachsen, so dürfen die durch diesen unanfechtbaren Verwaltungsakt geregelten Fragen jedenfalls dann nicht mehr erneut geprüft werden, wenn die Bestandskraft des Verwaltungsakts darauf beruht, dass eine gegen ihn erhobene Anfechtungsklage unanfechtbar abgewiesen wurde und die Rechtskraft dieser Entscheidung auch zwischen den Beteiligten des Verfahrens wirkt, in dem über die Rechtmäßigkeit des anderen Verwaltungsakts zu befinden ist.

3. Im Rahmen einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung darf das jeweils zulässige Kontingent „seltener Ereignisse“ dann nicht ausgeschöpft werden, wenn feststeht, dass die insgesamt statthafte Zahl der Vorkommnisse, zu deren Gunsten die Privilegierung für „seltene Ereignisse“ eingreift, an ein und demselben Einwirkungsort bereits erreicht ist und keine Möglichkeit besteht, aus Anlass dieser anderen Vorkommnisse Anordnungen zu erlassen, die auf die Einhaltung der zulässigen Menge derartiger Ereignisse abzielen.

Urteil des 22. Senats vom 6. Februar 2015

(VG Regensburg, Entscheidung vom 11. April 2013, Az.: RN 7 K 12.545)

22 B 14.395
RN 7 K 12.545

*Großes
Staatswappen*

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

***** ** . ** , *****

- ***** -

***** & *****
***** . ** , *****

gegen

Freistaat Bayern,

vertreten durch:

Landesanwaltschaft Bayern,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

beigefügt:

Stadt Pocking,

vertreten durch den ersten Bürgermeister,
Simbacher Str. 16, 94060 Pocking,

wegen

immissionsschutzrechtlicher Genehmigung;

hier: Berufung des Beklagten gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts
Regensburg vom 11. April 2013,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 22. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Schenk,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Dietz,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Ertl

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 5. Februar 2015

am **6. Februar 2015**

folgendes

Urteil:

- I. Das Urteil des Verwaltungsgerichts Regensburg vom 11. April 2013 wird abgeändert.
- II. Die Klage wird in vollem Umfang abgewiesen.
- III. Die Klägerin hat ein weiteres Zehntel der im ersten Rechtszug entstandenen Kosten sowie die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen. Die Beigeladene trägt ihre im Berufungsverfahren entstandenen außergerichtlichen Kosten selbst.
- IV. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der Beklagte vor Vollstreckungsbeginn Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin wandte sich im ersten Rechtszug gegen eine der Beigeladenen am 27. Februar 2012 erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb einer auch als „Speedwaybahn“ bezeichneten Anlage zur Übung und Ausübung des Motorsports.

- 2 1. Die Speedwaybahn verläuft rings um das Fußballfeld, das sich in einem der Beigeladenen gehörenden Sportstadion befindet. Dieses Stadion liegt südöstlich der durch das Stadtgebiet der Beigeladenen führenden Bundesstraße B 12 und westlich der F***** Straße. Westlich des Stadions befindet sich ein Sportplatz; der Raum zwischen dem Stadion und der F***** Straße wird vor allem durch Tennisplätze sowie eine Tennis- und Squashhalle eingenommen. Weiter nach Süden hin schließt sich ein Baggersee an, an dessen östlichem Ufer ein Freibad angelegt wurde.
- 3 Die Klägerin bewohnt ein auf dem ihr gehörenden Grundstück Fl.Nr. 830 stehendes Haus. Dieses Anwesen liegt in einem dreiecksförmigen Areal, das im Flächennutzungsplan der Beigeladenen als Gewerbegebiet dargestellt ist und nach Nordwesten hin durch die B 12, im Süden im Wesentlichen durch das Stadion sowie die Tennis- und Squashhalle und nach Osten hin durch die F***** Straße begrenzt wird. Für dieses Gebiet besteht kein Bebauungsplan.
- 4 Durch Urteil vom 28. Januar 2010 (Az. RN 7 K 09.1668), gegen das kein Rechtsmittel eingelegt wurde, hob das Verwaltungsgericht auf die Klage der Schwester der Klägerin hin – sie ist Eigentümerin des zwischen dem Anwesen der Klägerin und dem Stadion liegenden Grundstücks Fl.Nr. 830/2 – eine der Beigeladenen am 8. November 2007 zur „Errichtung und zum Betrieb einer Anlage zur Übung und Ausübung des Motorsports, Speedwaybahn“ erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung einschließlich mehrerer hierzu ergangener Änderungsbescheide auf, da der zulässige Betriebsumfang in diesen Bescheiden nicht so bestimmt festgelegt worden sei, dass die Einhaltung der nach der TA Lärm maßgeblichen Immissionswerte hinreichend sicher zu erwarten stehe.
- 5 2. Am 20. Dezember 2011 beantragte die Beigeladene beim Landratsamt P***** erneut die Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb einer Anlage zur Übung und Ausübung des Motorsports (Speedwaybahn).
- 6 Die Beigeladene legte ferner ein von ihr in Auftrag gegebenes, vom 14. Dezember 2011 datierendes schalltechnisches Gutachten der Fa. A**** GmbH vor, das der prognostischen Ermittlung der durch die vorgesehenen Betriebszustände hervorgerufenen Geräuschimmissionen diene. Diese Untersuchung wurde u. a. in Bezug auf einen Immissionsort durchgeführt, der sich im Erdgeschoss des auf dem Grundstück

Fl.Nr. 830/2 bestehenden Gebäudes an der dem Stadion zugewandten Südfassade 0,5 m vor dem dortigen, geöffneten Schlafzimmerfenster befindet. Das Gutachten gelangte zu dem Ergebnis, durch die im Genehmigungsantrag als „regulärer Trainingsbetrieb“ bezeichneten Betriebszustände würden sowohl der nach der Nr. 6.1 Satz 1 Buchst. c TA Lärm an dem vorgenannten Anwesen einzuhaltende Beurteilungspegel von 60 dB(A) als auch der nach der Nr. 6.1 Satz 2 TA Lärm zulässige Maximalpegel von 90 dB(A) nicht überschritten. Die im Genehmigungsantrag als „Trainings- und Wettkampfbetrieb“ gekennzeichneten Betriebszustände bewegten sich innerhalb der nach der Nr. 6.3 TA Lärm bei seltenen Ereignissen maßgeblichen Immissionsrichtwerte. Für den Betriebszustand „Speedway-Training mit 50 Trainingseinheiten à 1,5 min an Werktagen außerhalb der Ruhezeiten“ ergebe sich an jenem Gebäude ein Beurteilungspegel von 65 dB(A) und ein Maximalpegel von 80 dB(A).

7 Durch Bescheid vom 27. Februar 2012 erteilte das Landratsamt der Beigeladenen die immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die „Errichtung und [den] Betrieb einer Anlage zur Übung und Ausübung des Motorsports, Speedwaybahn“. Die Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstenors lautet wie folgt:

8 „- Bei der Betriebsweise ‚Regulärer Trainingsbetrieb‘ darf an Werktagen zur Tagzeit außerhalb der Ruhezeiten nach Nr. 6.5 der TA Lärm alternativ nur jeweils eine der folgenden Trainingsarten durchgeführt werden:

- 9 ○ 60 min Schüler-Training oder
- 10 ○ 25 min Quad-Training oder
- 11 ○ 10 min Motocross-Training oder
- 12 ○ 30 min Schüler-Training und 5 min Motocross-Training oder
- 13 ○ 30 min Schüler-Training und 20 min Quad-Training.

14 - Bei der Betriebsweise ‚Trainings- und Wettkampfbetrieb‘, der auf der Anlage an nicht mehr als zehn Tagen eines Kalenderjahrs und nicht an mehr als zwei aufeinander folgenden Wochenenden, gemäß den Kriterien für seltene Ereignisse gemäß Nr. 7.2 der TA Lärm, durchgeführt werden darf, ist der folgende Betriebsablauf zulässig, wobei an einem Tag jeweils nur einer der folgenden Betriebszustände stattfinden darf:

- 15 ○ Speedway-Vereinstraining mit 50 Trainingseinheiten á 1,5 min, an maximal sechs Tagen, nur an Werktagen zur Tagzeit außerhalb der Ruhezeiten nach Nr. 6.5 der TA Lärm oder
- 16 ○ Speedway-Wettkampftraining mit 50 Trainingseinheiten á 1,5 min, an maximal zwei Tagen, nur an Werktagen zur Tagzeit außerhalb der Ruhezeiten nach Nr. 6.5 der TA Lärm oder

- 17 ○ Speedway-Wettkampf mit maximal 28 Rennläufen, einschließlich möglicher Restarts und Stechen, an maximal zwei Tagen, an Werktagen zur Tagzeit außerhalb der Ruhezeiten nach Nr. 6.5 der TA Lärm oder an Sonn- und Feiertagen zur Tagzeit außerhalb der Ruhezeiten nach Nr. 6.5 der TA Lärm.“
- 18 Die Nr. 3.2.1.4 des Bescheidstenors legt fest:
- 19 „Die eingesetzten Speedway-Motorräder, die Spezialfahrzeuge sind, dürfen ausschließlich einen Motor mit 500 cm³ Hubraum besitzen und müssen den Technischen Bestimmungen für Bahnsport des Deutschen Motor Sport Bundes e.V. DMSB, Stand 08.12.2011, und des internationalen Motorsportverbandes FIM entsprechen.
- 20 Die Speedway-Motorräder müssen mit den seit 2010 vorgeschriebenen Schalldämpfern ausgestattet sein. Ausnahmen, die sich aus anderen Regelwerken herleiten lassen, sind nicht zulässig.
- 21 Die eingesetzten Schüler-Motorräder sind Spezialfahrzeuge für Kinder der jeweiligen Altersklasse.
- 22 Die eingesetzten Quads und Motocross-Räder müssen eine Straßenzulassung besitzen.“
- 23 3. Mit der von ihr am 27. März 2012 zum Verwaltungsgericht Regensburg erhobenen Klage beantragte die Klägerin die Aufhebung des Genehmigungsbescheids. Zur Begründung machte sie im Wesentlichen geltend, dieser Bescheid verletze sie schon deshalb in ihren Rechten, weil er keine Regelungen zur Verhinderung bzw. Minimierung von Staub-, Feinstaub- und Abgasimmissionen enthalte. Wie das Verwaltungsgericht bereits im Urteil vom 28. Januar 2010 (Az. RN 7 K 09.1668) ausgeführt habe, handele es sich bei dem Speedway-Vereinstraining nicht um eine voraussehbare Besonderheit beim Betrieb der Anlage im Sinn der Nr. 7.2 TA Lärm, sondern um deren regelmäßigen, bestimmungsgemäßen Gebrauch, so dass diese Betriebsform nicht als „seltenes Ereignis“ zugelassen werden könne. Ob die maßgeblichen Immissionswerte an ihrem Anwesen eingehalten würden, sei im Gutachten vom 14. Dezember 2011 nicht untersucht worden. Zwar gehöre das auf dem Grundstück Fl.Nr. 830/2 stehende Haus zu den dem Stadion nächstgelegenen Gebäuden. Aufgrund von Reflexionswirkungen und Beugungseffekten, die durch ein auf dem Grundstück Fl.Nr. 521 errichtetes Bauwerk hervorgerufen würden, seien an ihrem Haus jedoch höhere Beurteilungspegel zu erwarten als an dem auf dem Grundstück Fl.Nr. 830/2 stehenden Gebäude. Außerdem seien im Rahmen jenes Gutachtens die beim Osterrennen 2009 durch Messung gewonnenen Werte im Hinblick auf zwischenzeitlich verwendete neue Schalldämpfer um knapp 5 dB(A) verringert worden. Diesen Abschlag habe man jedoch nur bei einem nachgestellten Rennbetrieb messtechnisch ermittelt, der den realen Rennbetrieb nicht widerspiegele.

Rechtswidrig sei der Bescheid schließlich deshalb, weil er jedwede Summation mit anderen Geräuschen unbeachtet lasse. Auch auf den in der Nähe liegenden Tennis- und Fußballplätzen sowie auf dem zu dem Baggersee gehörenden Freizeitgelände fänden „seltene Ereignisse“ z.B. in Gestalt von Vereinsmeisterschaften, Ligaspielen und „Beachsound-Partys“ statt. Derartige Vorkommnisse dürften nach der Nr. 7.2 TA Lärm insgesamt nicht öfter als 14-mal pro Jahr auftreten.

24 Durch Urteil vom 11. April 2013 hob das Verwaltungsgericht den Bescheid vom 27. Februar 2012 insoweit auf, als darin unter der Nr. 3.2.1.1 ein Speedway-Vereinstraining mit mehr als zehn Trainingseinheiten à 1,5 Minuten zugelassen wurde; im Übrigen wurde die Klage abgewiesen. Für das Speedway-Vereinstraining könnten die Ausnahmeregelung für seltene Ereignisse nach der Nr. 7.2 TA Lärm und der hierfür geltende erhöhte Immissionsrichtwert für den Beurteilungspegel von 70 dB(A) deshalb nicht in Anspruch genommen werden, da diese Bestimmung nicht auf eine generelle Erhöhung der zulässigen Richtwerte an einer bestimmten Anzahl von Tagen abziele; bloße Schwankungen innerhalb des Normalbetriebs der Anlage, die bei wertender Betrachtung nicht als außergewöhnliche Betriebszustände angesehen werden könnten, stellten keine „seltene Ereignisse“ dar. Hierzu gehöre in aller Regel namentlich nicht die volle Auslastung der Anlagenkapazität. Es könne nicht als „Besonderheit“ anerkannt werden, wenn auf einer genehmigten Speedwaybahn mit Speedway-Motorrädern gefahren werde; dies entspreche vielmehr dem bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anlage. Dass sie der Ausübung des Speedway-Motorsports diene, ergebe sich auch aus der im Genehmigungsverfahren vorgelegten Betriebskurzbeschreibung. Die Nutzung durch erfahrene Fahrer statt durch Sporteinsteiger stelle nach allgemeiner Verkehrsanschauung ebenfalls keine Besonderheit einer für beide Gruppen geeigneten Sportanlage dar. Nach den Angaben eines Vertreters der Fa. A**** GmbH in der mündlichen Verhandlung sei jedoch mit der erforderlichen Gewissheit davon auszugehen, dass bei höchstens zehn Trainingseinheiten der nach Nr. 6.1 Satz 1 Buchst. c TA Lärm maßgebliche Immissionsrichtwert für den Beurteilungspegel von 60 dB(A) nicht überschritten werde.

25 4. Mit seiner vom Verwaltungsgerichtshof zugelassenen Berufung beantragt der Beklagte:

26 Das Urteil des Verwaltungsgerichts Regensburg vom 11. April 2013 wird abgeändert. Die Klage wird vollumfänglich abgewiesen.

- 27 Zur Begründung macht er geltend, die vom Verwaltungsgericht vorgenommenen Einschränkungen des Anwendungsbereichs der Nr. 7.2 TA Lärm fänden in dieser Verwaltungsvorschrift keine Grundlage. Insbesondere könne aus dem Umstand, dass die inmitten stehende Anlage nach der Betriebskurzbeschreibung dazu bestimmt sei, der Ausübung des Speedway-Motorsports zu dienen, nicht hergeleitet werden, dass jeder Betrieb mit Speedway-Motorrädern, bei dem es sich nicht um einen Wettkampf oder ein diesem vorgelagertes Training handele, kein seltenes Ereignis darstelle. Es komme vielmehr darauf an, dass die „Besonderheiten“ eindeutig vom Normalbetrieb abgrenzbar seien. Die Unterschiede zwischen den im Rahmen des Normal- und den im Rahmen des Sonderbetriebs zulässigen Nutzungen ergäben sich mit hinreichender Bestimmtheit aus der Nr. 3.2.1.4 des Bescheidstenors. Beim Normalbetrieb dürfe nicht mit Speedway-Motorrädern im Sinn des ersten Absatzes dieser Nummer, sondern nur mit Motorrädern der Schülerklassen gefahren werden. Zudem nähmen am Speedway-Vereintraining ausschließlich erfahrene Motorsportler teil, während der reguläre Trainingsbetrieb insbesondere der Nachwuchsförderung dienen solle.
- 28 Die Klägerin beantragt,
- 29 die Berufung zurückzuweisen.
- 30 Sie bringt im Wesentlichen vor, auf der Anlage fänden lediglich das Speedway-Vereintraining sowie Wettkämpfe statt. Eine Durchführung der weiteren im Bescheid vom 27. Februar 2012 genannten Betriebszustände sei nie beabsichtigt gewesen; hierzu werde es auch nicht kommen. Sie bezieht sich in diesem Zusammenhang auf einen ihrer Darstellung zufolge am 1. Februar 2014 erschienenen Zeitungsartikel, dem zufolge Funktionsträger des Motorsport-Clubs P***** e.V. erklärt hätten, es gebe keine jugendlichen Fahrer mehr, und der Verein sei von 240 auf 70 Mitglieder geschrumpft. Auf Vorhalt, warum ein Nachwuchstraining trotz der insoweit bestehenden Genehmigung nicht stattfinde, gaben die Funktionsträger des Motorsport-Clubs P***** e.V. ausweislich der Darstellung in diesem Zeitungsartikel an, der Aufwand „für ein paar Kinder oder Jugendliche“ sei „viel zu groß“, da für ein Training etwa 15 Helfer sowie ein Krankenwagen, Sanitäter und ein Arzt benötigt würden. Bei warmer Witterung müsse zudem für ein am Freitag einer Woche stattfindendes Training bereits am Montag mit dem Wässern der Bahn begonnen, ein Traktor besorgt werden etc.; allein die Fremdkosten für ein Training würden sich auf reichlich 700 € belaufen.

Die Klägerin vertritt vor diesem Hintergrund die Auffassung, der „Trainings- und Wettkampfbetrieb“ stelle die reguläre Nutzungsform der Speedwaybahn dar; die Betriebsweise „regulärer Trainingsbetrieb“ sei nur vorgeschoben, um das für die Zulassung seltener Ereignisse notwendige Regel-Ausnahme-Verhältnis darstellen zu können. Der Regelbetrieb finde jedoch weder statt noch sei er von Anfang an gewollt gewesen.

- 31 Die Beigeladene macht geltend, wegen der Entscheidung des Verwaltungsgerichts, das Speedway-Vereinstraining nicht zu erlauben, stehe nahezu die gesamte Vereinsarbeit des Motorsport-Clubs P***** e.V. still. Nur das sechsmal jährlich stattfindende Speedway-Vereinstraining und der reguläre Betrieb gemeinsam stellten für diesen Verein eine „tragfähige Zukunftsvision“ dar.
- 32 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Rechtszüge, insbesondere auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof und die vom Beklagten hierbei übergebenen Unterlagen, ferner auf die dem Verwaltungsgericht mit Schreiben des Landratsamts vom 30. März 2012 und vom 7. März 2013 übersandten Behördenvorgänge Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

- 33 Die zulässige Berufung ist begründet. Das Verwaltungsgericht hat die das Speedway-Vereinstraining betreffende Regelung in der Nr. 3.2.1.1 des Bescheids vom 27. Februar 2012 zu Unrecht teilweise aufgehoben. Dieser behördliche Ausspruch ist jedoch in vollem Umfang rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Denn das Speedway-Vereinstraining erfüllt jedenfalls die Voraussetzungen, die an „seltene Ereignisse“ im Sinn der Nr. 7.2 TA Lärm zu stellen sind.
- 34 1. Zum einen liegen im vorliegenden Fall voraussehbare Besonderheiten des Betriebs der strittigen Anlage vor.
- 35 1.1 Das Verwaltungsgericht geht im Ansatz zutreffend davon aus, dass es für die Inanspruchnahme der Vergünstigung, die sich aus dieser Bestimmung ergibt, nicht genügt, dass die von einer Anlage ausgehenden Geräusche sich innerhalb des durch

die Nr. 6.3 TA Lärm gezogenen Rahmens halten. Denn die Nr. 7.2 Abs. 1 Satz 1 TA Lärm verlangt über die Wahrung dieser Erfordernisse hinaus, dass eine Überschreitung der ansonsten einzuhaltenden Richtwerte (sie ergeben sich grundsätzlich aus der Nr. 6.1 TA Lärm) auf „voraussehbaren Besonderheiten“ beim Betrieb der Anlage beruht. Zutreffend wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung darauf hingewiesen, dass der Nr. 7.2 TA Lärm – wie namentlich aus den Sätzen 1 und 3 des Absatzes 2 dieser Bestimmung hervorgeht – das Anliegen zugrunde liegt, einen gerechten Ausgleich zwischen den Belangen der Nachbarschaft der emittierenden Anlage und dem Wunsch des Anlagenbetreibers zu schaffen, diese fallweise auch unter Überschreitung der grundsätzlich einzuhaltenden Immissionsrichtwerte nutzen zu können (OVG NRW, B.v. 3.5.2012 – 8 B 1458/11 u. a. – UPR 2012, 446/451).

36 Allerdings bedarf es im Anwendungsbereich der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm nicht stets eines Vorkommnisses mit „Eventcharakter“, um die an die Nr. 7.2 TA Lärm geknüpften Rechtsfolgen auszulösen. Unbeschadet der nach der Nr. 7.2 TA Lärm zusätzlich zu erfüllenden Voraussetzungen reicht für die Bejahung des im Absatz 1 Satz 1 dieser Bestimmung enthaltenen Tatbestandsmerkmals der „voraussehbaren Besonderheit“ vielmehr jede dem Grunde nach prognostizierbare Abweichung von den ansonsten anzutreffenden Betriebsmodalitäten der Anlage aus, die nach außen hin hervortritt und die mit der Erzeugung einer größeren Lärmfracht einhergeht, als sie für den Anlagenbetrieb ansonsten kennzeichnend ist. Es kann sich dabei z.B. um den Einsatz besonderer Maschinen handeln, aber auch um eine besondere Art des Betriebs der üblicherweise eingesetzten Maschinen.

37 Das Erfordernis, dass es zu für Außenstehende wahrnehmbaren Modifizierungen im Betriebsablauf kommen muss, die für ein höheres Maß an Geräuschentwicklung ursächlich sind, erscheint geboten, um das Vorhandensein objektiver, verifizierbarer Anknüpfungspunkte für die weitere durch die Nr. 7.2 TA Lärm vorgeschriebene Prüfung sicherzustellen. So ist z.B. zu prüfen, ob die sich aus Nr. 6.1 TA Lärm ergebenden Immissionsrichtwerte auch bei Beachtung des Standes der Lärmminderungstechnik nicht eingehalten werden könnten und ob ferner organisatorische oder betriebliche Lärmminderungsmöglichkeiten im Sinn der Nr. 7.2 Abs. 2 Satz 1 TA Lärm bestehen (vgl. hierzu Feldhaus/Tegeder, TA Lärm, Nr. 7.2 Rn. 23; ähnlich Hansmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. IV, Stand Dezember 2006, TA Lärm Rn. 23). Andererseits erlaubt gerade der Umstand, dass mit der Bejahung einer „voraussehbaren Besonderheit“ im Sinne der Nr. 7.2 Abs. 1 Satz 1 TA Lärm noch nicht feststeht,

ob der Anlagenbetreiber zu einer Überschreitung der ansonsten einzuhaltenden Immissionswerte berechtigt ist, diese Befugnis vielmehr von der Erfüllung weiterer Voraussetzungen, namentlich vom Resultat einer Abwägung seiner Interessen mit den Belangen der Nachbarschaft abhängt (vgl. Nr. 7.2 Abs. 2 Satz 1 TA Lärm), der Auslegung dieses Tatbestandsmerkmals ein vergleichsweise weit gefasstes Begriffsverständnis zugrunde zu legen.

- 38 1.2 Das Speedway-Vereinstraining weist gegenüber den unter dem ersten Spiegelstrich der Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstenors erwähnten, „regulären“ Betriebsformen der Anlage die erforderliche Besonderheit im Sinn des vorstehend entwickelten Verständnisses der Nr. 7.2 Abs. 1 Satz 1 TA Lärm auf. Sie besteht darin, dass bei diesem Training die in den beiden ersten Absätzen der Nr. 3.2.1.4 des Bescheidstenors erwähnten „Speedway-Motorräder“ zu verwenden sind.
- 39 Solche Motorräder weisen eine Mehrzahl technischer Besonderheiten auf, die sie von anderen Zweiradfahrzeugen in signifikanter Weise unterscheiden. Maßgeblich sind insofern die für Speedway-Motorräder geltenden Vorgaben nationaler und internationaler Motorsportverbände, deren Einhaltung der Beigeladenen durch die Nr. 3.2.1.4 des Bescheidstenors verbindlich aufgegeben wurde. Derartige Fahrzeuge werden sonst bei keiner der Betriebsformen eingesetzt, die nach dem ersten Spiegelstrich der Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstenors als Normalbetrieb der Anlage zulässig sind. Für das Quad- und das Motocross-Training bedarf dies keiner näheren Darlegung. Ausweislich der Niederschrift über die im ersten Rechtszug durchgeführte mündliche Verhandlung (vgl. den zweiten Absatz auf der dortigen Seite 2) stimmten die Beteiligten bereits damals darin überein, dass auch im Rahmen des Schüler-Trainings die in der Nr. 3.2.1.4 beschriebenen Speedway-Motorräder nicht verwendet werden. Der erste Vorsitzende des Motorsport-Clubs P***** e.V. hat seinerzeit vielmehr dargelegt, dass das Schüler-Training mit Motorrädern durchgeführt wird, deren Hubraum je nach Klasse („Schüler A“, „Schüler B“ und „Schüler C“) 50, 125 oder 250 cm³ umfasst (vgl. Seite 2 unten der Niederschrift über die mündliche Verhandlung am 11.4.2013). Der Beklagte hat damals ausgeführt, der Bescheid vom 27. Februar 2012 sei in diesem Sinne zu verstehen; die Beigeladene hat bekräftigt, auch sie gehe von einer solchen Gegebenheit aus (vgl. dazu ebenfalls Seite 2 unten der gleichen Niederschrift). Dass Fahrer, die den Klassen A, B oder C der „Schüler“ (bzw. der „Junioren“) zugeordnet werden, bei der geregelten Sportausübung Motorräder benutzen, die nur über Hubräume von 50, 125 oder 250 cm³ verfügen, ergibt

sich auch aus den Abläufen bei der motorsportlichen Veranstaltung, die am 19. April 2014 im Stadion der Beigeladenen stattgefunden hat (vgl. die diesbezüglichen Angaben auf Seite 5 des sich auf dieses Ereignis beziehenden Prognosegutachtens der Fa. A**** GmbH vom 12.3.2014, Bl. 91 der VGH-Akte). Für das Speedway-Verainstraining fordert die Nr. 3.2.1.4 des Bescheidstenors demgegenüber den Einsatz von Motorrädern mit einem Hubraum von 500 cm³.

40 Dieser Unterschied ist nicht nur theoretischer Natur; er wirkt sich vielmehr in gewichtiger Weise auf die Höhe der von der Anlage ausgehenden Emissionen aus. Die von der Fa. A**** GmbH am 25. Juni 2004 bei einer Trainingsveranstaltung im Stadion der Beigeladenen durchgeführten Messungen zeitigten ausweislich der Tabelle 3 des hierüber am 10. August 2004 erstellten Messberichts folgende Ergebnisse:

41

Art und Zahl der Fahrer bzw. Fahrzeuge	Messdauer (in Sekunden)	L _{eq} (Messort 1)	L _{AFTeq} (Messort 1)	L _{max} (Messort 1)	L _{eq} (Messort 2)	L _{AFTeq} (Messort 2)	L _{max} (Messort 2)	L _{eqk} (Messort 2)	L _{AFTeqk} (Messort 2)
8 Schüler	342	72,5	76,6	83,7	62,8	66,0	72,7	60,8	63,6
5 (4) Speedway-Maschinen	353	81,4	87,1	98,2	71,4	77,4	85,9	71,2	77,3

42 L_{eqk}: fremdgeräuschkorrigierter Mittelungspegel
 43 L_{AFTeqk}: fremdgeräuschkorrigierter Taktmaximal-Mittelungspegel
 44 Alle vorbezeichneten Pegelwerte sind in dB(A) angegeben.

45 Diese Übersicht zeigt, dass selbst das gleichzeitige Training von (annähernd) doppelt so viel Schülern wie von Personen, die synchron Speedway-Motorräder benutzten, Geräuschpegel hervorrief, die im Durchschnitt ca. 10 dB(A) unter den Immissionen lagen, die durch den Trainingsbetrieb von Speedway-Motorrädern verursacht wurden.

46 Dass Trainingsläufe mit Speedway-Motorrädern, die über einen Hubraum von 500 cm³ verfügen, mit einer deutlich höheren Geräuscentwicklung einhergehen, als das bei einem Training mit Motorrädern der Fall ist, die kleinere Hubräume aufweisen, hat sich auch am 19. April 2014 bestätigt (vgl. den ersten Absatz im Abschnitt 5.1 des am 8.7.2014 über die damalige Veranstaltung erstellten Messberichts der Fa. A**** GmbH), wengleich die aus jenem Anlass festgestellten Unterschiede – allen erkennbaren Umständen nach bedingt durch die zwischenzeitlich obligatorische Ausstattung von Speedway-Motorrädern der 500-cm³-Klasse mit verbesserten Schalldämpfern – kein ähnlich hohes Ausmaß wie im Jahr 2004 mehr erreichten (vgl. die auf den Seiten 7 und 10 des letzterwähnten Messberichts abgedruckten Tabellen, soweit sich diese auf den Trainingsbetrieb beziehen). Sollten die unterschiedlich hohen Geräuschemissionen eines Trainings mit Speedway-Motorrädern

der 500-cm³-Klasse im Vergleich zu den Fahrzeugen, die aus demselben Anlass von als „Schüler“ bezeichneten Personen verwendet werden, auch auf Abweichungen im Fahrverhalten beider Gruppen beruhen, so würde das den Befund zusätzlich bekräftigen, dass sich das Speedway-Training von den im ersten Spiegelstrich der Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstensors erwähnten Betriebsformen – auch was die damit jeweils einhergehende Lärmentwicklung anbetrifft – äußerlich erkennbar abhebt. Gewisse Abweichungen im Fahrverhalten ergeben sich zwangsläufig durch die Zweckbestimmung des Speedway-Vereinstrainings, die Trainierenden bestmöglich auf bevorstehende nationale und internationale Wettkämpfe vorzubereiten.

- 47 1.3 Der Bejahung einer solchen voraussehbaren Besonderheit steht es nicht entgegen, dass die verfahrensgegenständliche Anlage im Betreff des Bescheids vom 27. Februar 2012 und in der Nr. 1 des Bescheidstensors als „Speedwaybahn“ bezeichnet wird. Diese Wortwahl hat nicht zur Folge, dass alle Betätigungen, die sich als Ausübung des Speedwaysports darstellen, von Rechts wegen dem Normalbetrieb der Anlage zugeordnet werden müssen und es sich bei ihnen nicht um seltene Ereignisse im Sinn der Nr. 7.2 TA Lärm handeln kann. Einer solchen Annahme steht entgegen, dass auch Formen des Anlagenbetriebs, hinsichtlich derer die Vergünstigungen eingreifen sollen, die sich aus der letztgenannten Bestimmung ergeben, von einer ggf. erforderlichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung mitumfasst sein müssen. Ist das nicht der Fall und stellt eine solche Nutzung auch keine nur „unwesentliche“ Änderung im Sinn von § 15 BImSchG dar, besitzt sie keinen Anspruch auf lärmschutzrechtliche Privilegierung; sie hat vielmehr zu unterbleiben. Auch bei immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungspflichtigen Anlagen steht es der Bejahung eines „seltenen Ereignisses“ im Sinn der Nr. 7.2 TA Lärm nicht entgegen, wenn sich das Vorkommnis, für das die nach dieser Bestimmung ggf. zulässigen erhöhten Immissionswerte in Anspruch genommen werden, seiner Art nach innerhalb des Rahmens bewegt, der durch die allgemeine Zweckbestimmung der Anlage vorgegeben ist (vgl. z.B. VG Aachen, B.v. 11.6.2010 – 6 L 204/10 – juris Rn. 33 ff. für die Geräusche, die bei dem – pro Jahr an ein und derselben Stelle in der Regel nicht öfter als zehnmal erforderlichen – Einsatz eines der Hagelbekämpfung dienenden Schockwellengenerators auftreten: ferner – allerdings mit Blickrichtung auf § 5 Abs. 5 und Nr. 1.5 des Anhangs der 18. BImSchV – OVG NRW, B.v. 18.3.2011 – 2 A 2581/09 – juris Rn. 30 ff. für dem Aufstieg in eine höhere Liga dienende Fußballspiele sowie im Rahmen dieser Liga stattfindende Montagsspiele in einem Fußballstadion; VGH BW, U.v. 8.11.2000 – 10 S 2317/99 – NVwZ 2001, 1184/1186

in Bezug auf nächtliche Ernteeinsätze im Rahmen eines landwirtschaftlichen Betriebs, die wegen der in der Nr. 1 Abs. 2 Buchst. c TA Lärm getroffenen Regelung freilich nur zur Gewinnung von Anhaltspunkten anhand der Nr. 7.2 TA Lärm beurteilt werden können). Auf den Umstand, dass sowohl der Betreff des Bescheids vom 27. Februar 2012 als auch dessen Nr. 1 sich nicht mit der schlagwortartigen Umschreibung der Zweckbestimmung der verfahrensgegenständlichen Anlage als „Speedwaybahn“ begnügen, sondern dass dieser Begriff jeweils nur ergänzend zu der umfassenderen Charakterisierung des Genehmigungsgegenstandes als „Anlage zur Übung und Ausübung des Motorsports“ hinzutritt, ist bei alledem nur zusätzlich hinzuweisen.

- 48 2. Das Landratsamt ging im Ergebnis zutreffend davon aus, dass der Klägerin die mit dem Speedway-Vereinstraining einhergehenden Geräuschimmissionen auf der Grundlage der in der Nr. 7.2 Abs. 2 Satz 1 TA Lärm aufgestellten Kriterien zugemutet werden können.
- 49 Die Klägerin bezweifelt zwar die Sinnhaftigkeit eines Speedway-Vereinstrainings, das nur 6 Mal im Jahr stattfinden darf, und folgert daraus wohl eine Minderung des Gewichts der hier abzuwägenden Belange des Anlagenbetreibers. Der Verwaltungsgerichtshof folgt dem deshalb nicht, weil sich hier jedenfalls in der Zusammenschau mit Trainingsmöglichkeiten auf anderen Anlagen eine greifbare Verbesserung der Trainingsmöglichkeiten ergibt.
- 50 Hierfür spricht zunächst, dass sowohl die Beurteilungs- als auch die Spitzenpegel, die durch diese Betriebsform an ihrem Anwesen hervorgerufen werden, jeweils erheblich unter den nach der Nr. 6.3 TA Lärm zulässigen Werten liegen. Berücksichtigt werden muss hierbei vor allem, dass bereits die Immissionswerte, die in Abschnitt 4.6 des Gutachtens vom 14. Dezember 2011 in Bezug auf das Wohnhaus der Schwester der Klägerin als Folge der Speedway-Vereinstrainings prognostiziert wurden, die nach der Nr. 6.3 TA Lärm zulässige Geräuschbelastung bei weitem nicht ausschöpfen. Am Wohngebäude der Klägerin sind nach der auch aus der Sicht des Verwaltungsgerichtshofs jedenfalls dem Grunde nach zutreffenden Ausarbeitung der Fa. A**** GmbH vom 6. August 2012 nochmals deutlich niedrigere Lärmpegel zu erwarten.

- 51 In gleichgerichtetem Sinn wirkt es sich aus, dass auch die Geräusche, denen sich die Klägerin durch den im ersten Spiegelstrich der Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstenors zugelassenen Normalbetrieb der Anlage ausgesetzt sieht, signifikant sowohl hinter dem nach der Nr. 6.1 Satz 1 Buchst. c TA Lärm maßgeblichen Beurteilungs- als auch hinter dem nach der Nr. 6.1 Satz 2 TA Lärm zulässigen Maximalpegel zurückbleiben. Das gilt umso mehr, als auch insoweit ein Abzug von den in den Abschnitten 4.1 bis 4.5 des Gutachtens vom 14. Dezember 2011 für das Anwesen der Schwester der Klägerin prognostizierten Werten vorzunehmen ist. Ebenfalls nicht voll ausgeschöpft wird nach dem gleichen Gutachten bereits am Anwesen der Schwester der Klägerin (und damit erst recht am Wohngebäude der Klägerin selbst) der bei seltenen Ereignissen zulässige erhöhte Beurteilungspegel durch die im zweiten Spiegelstrich der Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstenors außerdem zugelassenen Betriebsarten „Speedway-Wettkampftraining“ und „Speedway-Wettkampf“.
- 52 Unbillig hintangesetzt wird das Ruhebedürfnis der Klägerin durch die Zulassung eines maximal sechsmal pro Jahr erlaubten Speedway-Vereinstrainings ferner deshalb nicht, weil diese Betriebsform – ebenso wie der gesamte Normalbetrieb und das Speedway-Wettkampftraining – nur an Werktagen außerhalb der Ruhezeiten stattfinden darf, und weil selbst an den beiden Sonn- oder Feiertagen, an denen der Bescheid vom 27. Februar 2012 die Durchführung von Speedway-Wettkämpfen erlaubt, die Ruhezeiten hiervon ausgenommen sind.
- 53 Der Stand der Technik zur Lärminderung wurde vom Landratsamt beachtet; die Ausstattung der Speedway-Motorräder mit Schalldämpfern ist ausnahmslos vorgeschrieben. Mehr kann insofern nach den dem Verwaltungsgerichtshof vorliegenden Erkenntnissen nicht erreicht werden.
- 54 Den sich aus der Nr. 7.2 Abs. 2 Satz 1 TA Lärm ergebenden Anforderungen hat das Landratsamt zudem dadurch Rechnung getragen, dass der Beigeladenen unter den Nrn. 3.2.1.5 bis 3.2.1.7 sowie 3.2.1.9 des Bescheidstenors eine Mehrzahl technischer bzw. organisatorischer Lärminderungsmaßnahmen aufgegeben wurden. Mehr kann insofern nicht erreicht werden; die Klägerin hat diesbezüglich nichts vorgebracht und auch der Verwaltungsgerichtshof sieht insofern keine weiteren Möglichkeiten.

- 55 3. Mit dem Vorbringen, der unter dem ersten Spiegelstrich der Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstenors erwähnte Normalbetrieb der Anlage finde weder gegenwärtig statt noch werde er künftig ausgeübt werden, kann die Klägerin im Berufungsverfahren nicht durchdringen. Dasselbe gilt für den Einwand, diese Betriebsform sei von Anfang an nicht gewollt gewesen und nur vorgeschoben worden, um ein für die Zulassung „seltener Ereignisse“ notwendiges Regel-Ausnahme-Verhältnis darstellen zu können.
- 56 Zu diesem Vorbringen ist vorab anzumerken, dass die bloße Nichtausnutzung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung als solche die Rechtswidrigkeit desjenigen Genehmigungsteils, in dem – gestützt auf die Nr. 7.2 TA Lärm – ein mit höheren Geräuschimmissionen einhergehender Anlagenbetrieb gestattet wird, schon deshalb nicht nach sich ziehen kann, weil eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung nur „erlaubenden“ Charakter besitzt und ihr Empfänger durch sie nicht verpflichtet wird, die genehmigte Anlage tatsächlich zu errichten und zu betreiben (vgl. z.B. Scheuing/Wirths in GK-BImSchG, Stand Dezember 2007, § 18 Rn. 30).
- 57 Ob die Rechtmäßigkeit desjenigen Teils einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung, durch die – gestützt auf die Nr. 7.2 TA Lärm – ein die nach der Nr. 6.1 TA Lärm grundsätzlich einzuhaltenden Immissionswerte nicht wählender Anlagenbetrieb bei seltenen Ereignissen zugelassen wird, dann abweichend von dem Vorgesagten zu beurteilen wäre, falls der genehmigte Normalbetrieb von vornherein nicht ernstlich gewollt wird, sondern die Anlage überhaupt nur in dem nach der Nr. 7.2 TA Lärm zulässigen Umfang genutzt werden soll (und genutzt wird), kann hier dahinstehen. Sollte nämlich derjenige Teil der Genehmigung, der sich auf den Normalbetrieb bezieht, dann rechtswidrig sein, wenn eine solche Anlagennutzung allein deshalb zugelassen wurde, um damit eine – vermeintlich oder tatsächlich – erforderliche Voraussetzung für die Gestattung des Anlagenbetriebs im Rahmen „seltener Ereignisse“ zu schaffen, so wäre dem Verwaltungsgerichtshof die Berücksichtigung dieser Gegebenheit im vorliegenden Fall verwehrt. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:
- 58 Die Frage nach der Rechtmäßigkeit der Genehmigung des Normalbetriebs würde sich für den Fall, dass ein derartiger rechtlicher Zusammenhang besteht, als Vorfrage im Rahmen der Prüfung der Rechtmäßigkeit der Zulassung der Anlagennutzung im Rahmen seltener Ereignisse stellen. Ist ein Verwaltungsakt, der einen für die Rechtmäßigkeit eines anderen Verwaltungsakts vorgreiflichen Gesichtspunkt regelt,

in Bestandskraft erwachsen, so dürfen die durch diesen unanfechtbaren Verwaltungsakt geregelten Fragen später zwischen den gleichen Beteiligten nicht mehr erneut anhand der gesetzlichen Voraussetzungen geprüft werden; die im bestandskräftigen Verwaltungsakt getroffene Regelung ist zumindest in einer solchen Fallgestaltung vielmehr – unabhängig von ihrer Rechtmäßigkeit – ungeprüft dem daran anknüpfenden Verwaltungsakt zugrunde zu legen (Sachs in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. 2014, § 43 Rn. 46 m.w.N.). Dies gilt jedenfalls dann, wenn die Bestandskraft des erstgenannten Verwaltungsakts – wie hier – darauf beruht, dass eine gegen ihn erhobene Anfechtungsklage unanfechtbar abgewiesen wurde und die Rechtskraft dieser gerichtlichen Entscheidung auch zwischen den Beteiligten des Verfahrens wirkt, in dem über die Rechtmäßigkeit des anderen Verwaltungsakts zu befinden ist: Die Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung verhindert in solchen Fällen, dass der Verwaltungsakt, der Gegenstand des unanfechtbar gewordenen Urteils war, von den gleichen Beteiligten – sei es auch nur inzidenter – erneut zur Überprüfung gestellt wird (Clausing in Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand Januar 2012, § 121 Rn. 27; Kilian in Sodan/Ziekow, VwGO, 4. Aufl. 2014, § 121 Rn. 79). Denn die sich aus § 121 Nr. 1 VwGO ergebende Bindungswirkung einer unanfechtbaren gerichtlichen Entscheidung tritt auch dann ein, wenn die rechtskräftige Zu- oder Aberkennung eines prozessualen Anspruchs (im vorliegenden Fall: des von der Klägerin im ersten Rechtszug geltend gemachten Verlangens auf Aufhebung u. a. des ersten Spiegelstrichs der Nr. 3.2.1.1 des streitgegenständlichen Bescheids) für einen anderen, zwischen denselben Beteiligten streitigen prozessualen Anspruch (hier: für die Forderung der Klägerin, es bei der erstinstanzlich erfolgten Teilaufhebung der Genehmigung des Speedway-Vereinstrainings zu belassen) vorgreiflich sein sollte (BVerwG, U.v. 22.10.2009 – 1 C 26.08 – BVerwGE 135, 137/142).

- 59 Selbst wenn zum einen ein Normalbetrieb der Anlage tatsächlich nicht ernstlich gewollt war und ein solcher Umstand zum anderen einen rechtlichen Makel der sich auf diese Betriebsform beziehenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach sich zieht, wäre dies in der vorliegenden prozessualen Konstellation nur erheblich, falls die Genehmigung des Normalbetriebs nichtig sein sollte. Nichtigkeitsgründe im Sinn von Art. 44 Abs. 2 BayVwVfG liegen aber nicht vor; insbesondere könnte selbst dann keine Rede davon sein, die unter dem ersten Spiegelstrich der Nr. 3.2.1.1 des Bescheidstenors getroffene Regelung verstoße gegen die guten Sitten (Art. 44 Abs. 2 Nr. 6 BayVwVfG), wenn in tatsächlicher Hinsicht davon auszugehen sein sollte, die Beigeladene habe eine solche Betriebsform nur beantragt, um eine Zulassung des

Betriebs der Speedwaybahn auf der Grundlage der Nr. 7.2 TA Lärm zu ermöglichen, und das Landratsamt habe die Genehmigung hierfür ausschließlich zum diesem Zweck erteilt. Ein Sittenverstoß läge darin nicht, denn wird für eine Anlage eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung erteilt, die sowohl einen Normalbetrieb als auch eine Nutzung im Rahmen seltener Ereignisse umfasst, unterbleibt der Normalbetrieb nach den (ggf. von Anfang an gehegten) Plänen des Genehmigungsempfängers jedoch, so wirkt sich das ausschließlich zugunsten der immissionsbetroffenen Nachbarschaft aus. An der fehlenden Verwerflichkeit einer solchen Handlungsweise würde sich vor diesem Hintergrund selbst dann nichts ändern, falls auch der Genehmigungsbehörde bewusst gewesen sein sollte, dass die immissionsschutzrechtliche Zulassung des Normalbetriebs allein zu dem Zweck beantragt wurde, die Anlage höchstens zehnmal pro Jahr in den durch die Nr. 7.2 TA Lärm vorgegebenen Grenzen nutzen zu können. Zudem stellt es jedenfalls dann ein grundsätzlich legitimes Verhalten dar, wenn ein Anlagenbetreiber sich eine „überschießende“, d.h. für die von ihm eigentlich verfolgten Ziele u. U. nicht erforderliche Berechtigung zuerkennen lässt, wenn rechtlich ungewiss ist, ob er sein Anliegen auch ohne diese zusätzliche Befugnis verwirklichen kann, und das Mehr an zuerkannter Berechtigung mit keiner Verletzung von Gemeinwohlinteressen oder Belangen Dritter einhergeht. Hinsichtlich der isolierten, d.h. nicht mit der Genehmigung eines Normalbetriebs einhergehenden Zulassung von seltenen Betriebsereignissen kann nach der bisherigen Entwicklung von Rechtsprechung und Lehre eine solche Ungewissheit bejaht werden.

- 60 Ein der Beigeladenen ggf. fehlender Wille, die Speedwaybahn für jene Betriebsformen zu nutzen, die unter dem ersten Spiegelstrich dieser Nr. zusammengefasst sind, stünde der Ernstlichkeit ihres Willens, auch für den Normalbetrieb eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung zu erlangen, auch deshalb nicht entgegen, weil die Beantragung einer solchen Genehmigung angesichts der fehlenden Verpflichtung, von ihr Gebrauch zu machen, nicht ohne weiteres die konkludente Erklärung beinhaltet, der Betrieb werde im beantragten Umfang tatsächlich durchgeführt werden.
- 61 4. Nicht zu folgen ist dem im Berufungsverfahren ausdrücklich aufrechterhaltenen Einwand der Klägerin, die Genehmigung eines sechsmaligen Speedway-Vereinstrainings pro Jahr lasse unberücksichtigt, dass in der Umgebung zahlreiche weitere, mit erheblichen Geräuschentwicklungen einhergehende „seltene Ereignisse“ stattfänden.

- 62 Nach der Nr. 7.2 Abs. 2 Satz 3 TA Lärm sind unzumutbare Geräuschbelästigungen in der Regel dann anzunehmen, wenn auch durch seltene Ereignisse, zu denen es bei anderen Anlagen kommt, Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der Nr. 6.1 TA Lärm verursacht werden können, und solche Überschreitungen am selben Einwirkungsort an insgesamt mehr als 14 Kalendertagen eines Jahres auftreten. Beruhen derartige Richtwertüberschreitungen ausschließlich auf dem Betrieb von Sportanlagen, erhöht sich die Zahl der von den Betroffenen hinzunehmenden seltenen Ereignisse nach der Nr. 1.5 des Anhangs zur Sportanlagenlärmschutzverordnung auf 18. Sind „seltene Ereignisse“ Anlagen zuzuordnen, deren akustische Auswirkungen anhand unterschiedlicher Regelwerke zu beurteilen sind, muss sich die Festsetzung der zulässigen Zahl derartiger Vorkommnisse an den tatsächlichen Verhältnissen des Einzelfalles unter Berücksichtigung der gebotenen gegenseitigen Rücksichtnahme ausrichten (BVerwG, U.v. 16.5.2001 – 7 C 16.00 – NVwZ 2001, 1167/1169).
- 63 Die Zulassung des Speedway-Vereinstrainings in einem geringeren Umfang als an sechs Werktagen wäre danach nur veranlasst gewesen, wenn zum einen feststanden hätte, dass das zulässige Kontingent an Vorkommnissen, zu deren Gunsten die Privilegierung für „seltene Ereignisse“ eingreift, bereits ausgeschöpft war und zum anderen keine Möglichkeit bestünde, aus Anlass derartiger sonstiger Vorkommnisse Anordnungen zu erlassen, die auf die Einhaltung der zulässigen Zahl seltener Ereignisse abzielen. Ein solcher Sachverhalt liegt hier nicht vor. Die Klägerin hat in Abschnitt 2.2.4 der Klagebegründung vom 20. April 2012 insoweit zunächst vorgebracht, anlässlich von Vereinsmeisterschaften, die auf den in der Umgebung liegenden Tennisplätzen stattfänden, seien seltene Ereignisse „zu erwarten“. Sollten sie tatsächlich stattfinden, sollten hierbei – zweitens – die gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 der 18. BImSchV zulässigen Immissionsrichtwerte nicht eingehalten werden können, und sollte – drittens – dadurch das zulässige Kontingent „seltener Ereignisse“ überschritten werden, so stünde nichts entgegen, diesem Umstand durch immissionsschutzrechtliche Anordnungen gegenüber dem Veranstalter der Tennismeisterschaften Rechnung zu tragen. Gleiches gälte, falls auf dem Gelände, das an den südlich liegenden Baggersee angrenzt, erneut „Events“ stattfinden sollten mit Geräuschimmissionen jenseits der Grenzen der Nr. 6.1 TA Lärm bzw. der Nr. 4.1 Buchst. c der insoweit ggf. als Beurteilungshilfe heranziehbaren Freizeitlärm-Richtlinie (NVwZ 1997, 469 ff.).

- 64 Bei den in Abschnitt 2.2.4 der Klagebegründung vom 20. April 2012 außerdem erwähnten Fußballspielen, die im Rahmen des normalen Ligabetriebs regelmäßig im Stadion der Beigeladenen abgehalten werden (vgl. die in der mündlichen Verhandlung am 5.2.2015 diesbezüglich übergebene Zusammenstellung), handelt es sich demgegenüber bereits nicht um seltene Ereignisse im Sinn der in Abschnitt 1 der Entscheidungsgründe dieses Urteils vorgenommenen Begriffsbestimmung. Denn das zumeist im Abstand von zwei bis drei Wochen stattfindende Aufeinandertreffen der ersten und zweiten Mannschaft des örtlichen Fußballvereins mit Mannschaften, die in einer vergleichbaren Ligaklasse spielen, stellt mangels signifikanter, nach außen hin hervortretender und mit erhöhter Geräuschentwicklung verbundener Abweichungen von den Nutzungen, die auf dem Fußballfeld eines solchen Stadions ansonsten ausgeübt werden, keine „Besonderheit“ von der Art dar, wie sie in der Nr. 7.2 Abs. 1 Satz 1 TA Lärm vorausgesetzt wird. Fußballspiele, die in einem Stadion abgehalten werden, das der Durchführung von Wettkämpfen in dieser sportlichen Disziplin dient, können vielmehr nur dann als „Besonderheiten“ im Sinn dieser Bestimmung angesehen werden, wenn es sich um lediglich punktuell auftretende Ereignisse handelt, die sich für den heimischen Verein und seine Anhängerschaft im Vergleich zum regelmäßigen Spielbetrieb als außergewöhnlich darstellen und mit einem überdurchschnittlichen Publikumsaufkommen verbunden sind (vgl. OVG NRW, B.v. 18.3.2011 – 2 A 2581/09 – juris Rn. 31 ff. zu § 5 Abs. 5 der 18. BImSchV). Abgesehen davon sähe § 5 Abs. 5 der 18. BImSchV auch bei seltenen Ereignissen nur ein Absehen von Betriebszeitbeschränkungen vor, nicht aber von baulichen, technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen, soweit diese verhältnismäßig sind (vgl. auch Ketteler, NVwZ 2002, 1070/1074). Daher könnte z.B. der von der Klägerin beanstandete Einsatz von Lautsprechern Gegenstand behördlicher Überprüfungen sein.
- 65 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Es entspricht im Sinn von § 162 Abs. 3 VwGO nicht der Billigkeit, die im Berufungsverfahren entstandenen außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen für erstattungsfähig zu erklären, da die Beigeladene auch im zweiten Rechtszug keinen Antrag gestellt hat und sie damit ihrerseits kein Kostenrisiko eingegangen ist.
- 66 Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

- 67 Die Revision war nicht zuzulassen, da Zulassungsgründe im Sinn von § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

Rechtsmittelbelehrung

- 68 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.
- 69 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfefverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

71

Beschluss:

72

Der Streitwert des Berufungsverfahrens wird auf 1.500 Euro festgesetzt.

73

Dr. Schenk

Dr. Dietz

Ertl