



Abteilung I
A-604/2017

Urteil vom 22. März 2018

Besetzung

Richterin Kathrin Dietrich (Vorsitz),
Richter Maurizio Greppi, Richter Jérôme Candrian,
Gerichtsschreiber Marcel Zaugg.

Parteien

Erbengemeinschaft A. _____, bestehend aus:

1. **B.** _____,
2. **C.** _____,
3. **D.** _____,
4. **E.** _____,

alle vertreten durch
MLaw Christian Fey, Rechtsanwalt und Notar,
Conrad Mengiardi Clavadetscher, Advokatur Notariat,
Beschwerdeführende,

gegen

Rhätische Bahn AG,
Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr BAV,
Abteilung Infrastruktur, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Anstandsverfahren betreffend Davos Platz, [...], Bahnlärm,
Kanton Graubünden, Gemeinde Davos.

Sachverhalt:**A.**

Am 25. August 2010 ersuchte die Rhätische Bahn AG (RhB) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) um Genehmigung eines Bauvorhabens zum Ausbau des Bahnhofs Davos Platz. Nach Durchführung des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens nach Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) wurde das Bauvorhaben mit Plangenehmigungsverfügung vom 14. Juli 2011 genehmigt. Diese Verfügung erwuchs unangefochten in Rechtskraft.

B.

Auf Gesuch der RhB vom 27. August 2012 verfügte das BAV am 17. April 2013 sodann die Plangenehmigung betreffend die Lärmsanierung Prättigau-Davos nach dem Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE, SR 742.144). Auch diese Plangenehmigungsverfügung erwuchs unangefochten in Rechtskraft.

C.

Mit Eingabe vom 17. Februar 2016 gelangten die Mitglieder der Erbengemeinschaft A._____ an das BAV und beantragten die teilweise Wiedererwägung und den teilweisen Widerruf der Plangenehmigung vom 14. Juli 2011, die Durchführung einer Untersuchung über das Auftreten übermässiger Lärmimmissionen durch Quietschgeräusche in Bezug auf ihre beiden Wohn- und Geschäftshäuser an der [...] (Parzelle Nr. [...] im Grundbuch Davos) sowie gegebenenfalls die Umsetzung der technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Begrenzung der übermässigen Immissionen. Zur Begründung führten sie im Wesentlichen aus, bei der Durchfahrt der Kurve und der Überfahrt der Weiche in der Einfahrt zum Bahnhof Davos Platz würden auf Höhe ihrer Liegenschaften extreme Quietschgeräusche entstehen, welche bei den Bewohnern zu Aufwachreaktionen in der Nacht führen und deren Gesundheitsempfinden massiv beeinträchtigen würden. Gemäss den in Auftrag gegebenen Lärmmessungen (Bericht der dBakustik vom 25. November 2015) würden die Pegelspitzen 80-90 dB(A) betragen. Diese Quietschgeräusche seien im Plangenehmigungsverfahren zum Ausbau des Bahnhofs Davos Platz nicht erfasst und geprüft worden. Es möge sein, dass die Quietschgeräusche im Jahresdurchschnitt keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bewirken könnten, jedoch seien Emissionen gemäss Art. 11 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutz-

gesetz, USG, SR 814.01) unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung soweit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sei. Insbesondere könnten zur Lärmreduktion Züge mit einem Sprühsystem ausgerüstet werden, wie dies bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn der Fall sei, oder die Gleise könnten wie bei der Vitznau-Rigi-Bahn mit Wasser besprüht werden.

D.

In ihrer Stellungnahme vom 5. April 2016 beantragte die RhB, auf das Gesuch vom 17. Februar 2016 sei nicht einzutreten, eventualiter sei dieses abzuweisen. Die Quietschgeräusche seien bereits im Zeitpunkt der Plangenehmigung betreffend den Umbau des Bahnhofs Davos Platz mindestens in gleichem Umfang aufgetreten und seien im damals erstellten Lärmbericht mitberücksichtigt worden. Die nun erhobenen Einwände hätten im Plangenehmigungsverfahren vorgebracht werden können. Sodann würden sich die angeführten Lärmbekämpfungsmassnahmen aus betrieblichen/technischen und/oder finanziellen Gründen nicht realisieren lassen. Auch unternehme die RhB grosse Anstrengungen und Investitionen, um die durch den Bahnverkehr verursachten Lärmimmissionen stetig zu senken (Ausrüstung der Züge mit Radschallabsorbern, neue Software, Traktions- und Energieoptimierungen, Spurkranzschmieranlagen bei allen Triebfahrzeugen, lärmärmere Bremssohlen).

E.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU), welches vom BAV gestützt auf Art. 62a des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG, SR 172.010) zur Stellungnahme als Fachbehörde eingeladen wurde, äusserte sich mit Schreiben vom 20. Mai 2016 dahingehend, dass der Ausbau des Bahnhofs Davos Platz lärmrechtlich als unwesentliche Änderung der bestehenden Anlage beurteilt worden sei. Es habe in seiner Stellungnahme vom 31. März 2011 angemerkt, dass die Überprüfung der Lärmsituation nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens bilde, sondern im Rahmen der ordentlichen Lärmsanierung zu erfolgen habe. In der im Jahr 2012 durchgeführten ordentlichen Lärmsanierung sei der fragliche Streckenabschnitt als nicht sanierungsbedürftig beurteilt worden. Die Lärmemissionen für diesen Streckenabschnitt seien im Emissionsplan 2015 enthalten und würden 60.2 dB(A) tags und 41.7 dB(A) nachts betragen. Örtlich auftretende zusätzliche Lärmemissionen wie Kurvenkreischen oder Rangierlärm seien im Emissionsplan 2015 nicht mitenthalten, sondern seien mit geeigneten Zuschlägen zu berücksichtigen. Unter Einbezug der maximalen Zuschläge für das Kurvenkreischen

würden die Lärmemissionen 67.2 dB(A) tags und 48.7 dB(A) nachts betragen, womit die massgebenden Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 4 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) bei den anliegenden Gebäuden nicht überschritten würden. Auch bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte seien die Lärmemissionen aber gemäss Art. 11 Abs. 2 USG zu begrenzen. Da nicht nachvollziehbar sei, weshalb das Kurvenkreischen trotz Ausrüstung aller RhB-Triebfahrzeuge mit Spurkranzschmieranlagen immer noch auftrete, seien die Eignung und korrekte Bedienung dieser Anlagen mit Hilfe von Experten abzuklären und allenfalls andere Massnahmen zu prüfen.

F.

Nachdem die RhB mit Schreiben vom 2. Juni 2016 hierzu Stellung genommen hatte, teilte das BAFU in seiner Stellungnahme vom 14. Juli 2016 mit, dass aufgrund der Angaben der RhB anzunehmen sei, dass das störende Kreischen nur von den alten Triebfahrzeugen und Wagen verursacht werde, was beweise, dass die von der RhB getroffenen Massnahmen (Radschallabsorber und Spurkranzschmierung) wirken würden. Es sei zudem nachvollziehbar, dass bei den älteren Fahrzeugen aus Kosten/Nutzen-Überlegungen keine Radschallabsorber eingebaut worden seien. In Frage komme jedoch der Einbau einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung. Es sei gemäss Art. 11 USG zu überprüfen, ob diese Lösung technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sei.

G.

Die RhB führte hierzu in ihrer Stellungnahme vom 9. August 2016 aus, dass aus dem Probetrieb derartiger Anlagen keine eindeutigen Ergebnisse hervorgegangen seien, was deren wirklichen Nutzen anbelange. Des Weiteren könne eine nicht optimale Dosierung des Schmiermittels bei einer Gebirgsbahn wie der RhB zu gefährlichen Situationen führen (insbesondere Bremswirkungsverlust). Da Schmieranlagen auf Wasserbasis in der Höhenlage von Davos nicht angewandt werden könnten, sei auch aufgrund umwelttechnischer Belange Zurückhaltung geboten. Schliesslich würde sich der Einbau einer fixen Schienenschmieranlage auch als unverhältnismässig erweisen, seien doch die Immissionsgrenzwerte eingehalten und würden sich die Beschaffungskosten auf rund Fr. 55'000.– und die jährlichen Unterhaltskosten auf rund Fr. 7'500.– belaufen.

H.

Das BAFU widersprach in seiner Stellungnahme vom 8. September 2016

den technischen Einwänden der RhB. Die zur Verfügung stehenden Systeme würden es erlauben, die Dosierung genau einzustellen. Zudem seien viele biologisch abbaubare Schmierstoffe auf dem Markt erhältlich. In Bezug auf die wirtschaftliche Tragbarkeit stellte es hingegen fest, dass unter Berücksichtigung der Einhaltung der massgebenden Immissionsgrenzwerte auch bei Anwendung der maximalen Zuschläge für das Kurvenkreischen der Haltung der RhB gefolgt werde.

I.

Nach weiteren Stellungnahmen der Erbegemeinschaft vom 1. und 29. November 2016 sowie der RhB vom 22. November 2016, worin beide Parteien jeweils an ihren Anträgen festhielten, verfügte das BAV am 28. Dezember 2016 das Nichteintreten auf das teilweise Wiedererwägungs- und Widerrufsgesuch betreffend die Plangenehmigungsverfügung vom 14. Juli 2011 (Ziff. 1), wies die Beschwerde (recte: das Gesuch) und die Beweisanträge der Erbegemeinschaft ab (Ziff. 2 und 3) und hiess die Begehren der RhB gut, soweit diese nicht gegenstandslos oder abgewiesen wurden (Ziff. 4). Zur Begründung führte es zusammengefasst aus, dass die Erbegemeinschaft sich im damaligen ordentlichen Plangenehmigungsverfahren nicht beteiligt habe, obwohl es ihr möglich gewesen wäre, die Lärmstörung durch das Kurvenkreischen mittels Einsprache geltend zu machen. Die für ein Wiedererwägungsgesuch notwendige Legitimationsvoraussetzung der Teilnahme am Vorverfahren bzw. der fehlenden Möglichkeit zur Teilnahme sei daher nicht gegeben, weshalb auf das Gesuch nicht einzutreten sei. Die Eingabe der Erbegemeinschaft vom 17. Februar 2016 sei jedoch im Rahmen eines Anstandsverfahrens nach Art. 40 Abs. 1 lit. b EBG materiell zu prüfen. Die unter Einbezug des Kurvenkreischens berechneten Lärmemissionen für den betroffenen Streckenabschnitt würden gestützt auf den Emissionsplan 2015 bei 67.2 dB(A) tags und 48.7 dB(A) nachts liegen. Damit seien nicht nur die Immissionsgrenzwerte, sondern auch die tieferen Planungswerte eingehalten. Betreffend den vom BAFU vorgeschlagenen Einbau einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung sei anzufügen, dass – insbesondere gestützt auf Erfahrungen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) – keine eindeutigen Ergebnisse vorliegen würden, wonach damit eine nachhaltige und absolute Verbesserung der Lärmemissionen erreicht werden könne. Die von der RhB angegebenen Kosten von Fr. 55'000.– für die Installation und Fr. 7'500.– für den jährlichen Unterhalt würden sodann erfahrungsgemäss im üblichen Rahmen für eine solche Anlage liegen. Da die Planungswerte eingehalten seien, die nachhaltige Wirkung der geforderten Massnahme nicht festgestellt sei und die Kosten als nicht unerheblich erachtet würden,

sei der Einbau einer Schienenschmieranlage in Übereinstimmung mit dem BAFU als nicht wirtschaftlich tragbar zu beurteilen. Eine stetige Bewässerung der Kurve mit Wasser sei sodann aus technischen Gründen abzulehnen. Auch habe die RhB eine neue Bahnstrecke erlassen, wonach für Fahrten mit Rangiertraktoren ins Gleis 11 ab Perronende eine maximale Geschwindigkeit von 15km/h gelte und auf möglichst schonendes Bremsen bzw. langsames Anfahren und Beschleunigen zu achten sei. Damit habe die RhB betriebliche Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen im fraglichen Bereich ergriffen. Damit sollte eine verbesserte Lärmsituation eintreten, zumal die erwähnten Massnahmen in der Vergangenheit eine wahrnehmbare bzw. wesentliche Wirkung gezeigt hätten. Für zusätzliche Vorkehrungen bestehe daher keine Veranlassung.

J.

Gegen diese Verfügung des BAV (nachfolgend: Vorinstanz) vom 28. Dezember 2016 erheben die Mitglieder der Erbegemeinschaft A. _____ (nachfolgend: Beschwerdeführende) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Sie beantragen darin, die angefochtene Verfügung aufzuheben und die Vorinstanz anzuweisen, eine Untersuchung auf übermässige Lärmmissionen durch Quietschgeräusche, unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung, durchzuführen und allenfalls technisch und betrieblich mögliche sowie wirtschaftlich tragbare Massnahmen zur Begrenzung der übermässigen Emissionen anzuordnen. Zur Begründung bringen sie vor, die Einhaltung der gesetzlichen Belastungswerte würde nicht ohne Weiteres belegen, dass alle erforderlichen Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 2 USG getroffen worden seien. Nachdem sie mit ihren eigenen Messungen zumindest glaubhaft gemacht hätten, dass ein Anwendungsfall von Art. 11 Abs. 2 USG vorliegen könnte, hätte die Vorinstanz entsprechende lärmtechnische Abklärungen vornehmen müssen. Da sie dies unterlassen habe, habe sie den Sachverhalt unrichtig und unvollständig festgestellt. Die Vorinstanz tue sodann den Vorschlag des BAFU zum Einbau einer Schienenkonditionierungsanlage lapidar als zum Vornherein wirkungslos ab, ohne sich mit den Beispielen der Matterhorn-Gotthard-Bahn und der Vitznau-Rigi-Bahn auseinanderzusetzen. Ein pauschaler Hinweis auf Erfahrungen der SBB könne zudem keine sachliche Grundlage bilden. Die Vorinstanz habe die technischen Möglichkeiten zur Eindämmung der Lärmbelastung zu wenig abgeklärt. Auch habe die Vorinstanz die von der RhB behaupteten Kosten unbesehen übernommen und keine Wirtschaftlichkeitsprüfung vorgenommen.

K.

In ihrer Beschwerdeantwort vom 23. Februar 2017 schliesst die RhB (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) auf Abweisung der Beschwerde und begründet ihren Antrag im Wesentlichen mit den bereits im vorinstanzlichen Verfahren vorgebrachten Argumenten.

L.

Die Vorinstanz beantragt in ihrer Vernehmlassung vom 6. März 2017 die Abweisung der Beschwerde, soweit auf diese einzutreten sei, und hält an ihren in der angefochtenen Verfügung gemachten Ausführungen fest. Sodann kommt sie darin der Aufforderung des Bundesverwaltungsgerichts nach, sich zur Funktionsweise einer Schienenschmieranlage zu äussern.

M.

Das BAFU verweist in seinem Fachbericht vom 7. März 2017 auf seine im vorinstanzlichen Verfahren gemachten Ausführungen. Ergänzend hält es fest, dass der massgebende Beurteilungspegel gemäss den Vorgaben von Anhang 4 Ziff. 3 LSV korrekt ermittelt worden sei. Auch sei das Kurvenkreischen mit Pegelkorrekturen von +3 dB(A) (emissionsseitig) und +4 dB(A) (immissionsseitig) im Rahmen der Vorgaben von Anhang 4 Ziff. 33 LSV maximal berücksichtigt worden. In Bezug auf die kritischen Ausführungen der Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung zur Wirkung von stationären Schienenschmieranlagen sei darauf hinzuweisen, dass eine korrekte Bedienung heutzutage mit elektronischer Kontrolle problemlos erfolgen könne. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass trotz der maximalen Pegelkorrekturen von +7 dB(A) für das Kurvenkreischen sogar die für neue Anlagen geltenden Planungswerte eingehalten seien, werde die Installation einer stationären Schienenkopfschmieranlage als wirtschaftlich nicht tragbar erachtet, weil sie bei relativ hohen Kosten lediglich regelmässig wiederkehrende Einzelereignisse reduzieren würde.

N.

Auf Aufforderung des Bundesverwaltungsgerichts, sich eingehender zu den von der Beschwerdegegnerin für eine fixe Schienenschmieranlage geltend gemachten Kosten zu äussern, teilt die Vorinstanz mit Eingabe vom 28. März 2017 mit, da die Sach- und Rechtslage aus ihrer Sicht klar sei, habe sie auf eine Offerteinreichung sowie detaillierte Prüfung der Kosten verzichtet und sich auf die plausibel erscheinenden Angaben der Beschwerdegegnerin gestützt.

O.

In ihrer Stellungnahme vom 6. April 2017 halten die Beschwerdeführenden an ihren Anträgen und Standpunkten fest.

P.

Auf die weitergehenden Ausführungen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird – soweit entscheidrelevant – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:**1.**

1.1 Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG, SR 172.021), sofern eine Vorinstanz im Sinne von Art. 33 VGG entschieden hat und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG gegeben ist.

Die angefochtene Verfügung ist ein zulässiges Anfechtungsobjekt und stammt von einer Behörde im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG; eine Ausnahme im erwähnten Sinn liegt nicht vor. Das Bundesverwaltungsgericht ist somit für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

1.2 Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes vorsieht (Art. 37 VGG). Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer am Verfahren vor der Vorinstanz teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c).

1.2.1 Vorliegend führen die Mitglieder einer Erbengemeinschaft Beschwerde. Sie bilden ein Gesamthandverhältnis, weshalb Prozesshandlungen grundsätzlich nur gemeinsam und übereinstimmend vorgenommen werden dürfen (MARANTELLI-SONANINI/HUBER, in: Praxiskommentar VwVG, 2. Aufl. 2016, Art. 6 N 11; Urteil des BVer A-1619/2011 vom 20. Dezember 2011 E. 2.1). Diese Voraussetzung sowie die Anforderungen an die Vertretung (Art. 11 VwVG) sind vorliegend erfüllt.

1.2.2 Die Beschwerdeführenden haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und sind mit ihrem Anliegen nicht durchgedrungen. Sie sind als Adressaten der angefochtenen Verfügung sowohl formell als auch materiell beschwert, weshalb sie zur Beschwerde legitimiert sind.

2.

2.1 Das Bundesverwaltungsgericht stellt den rechtserheblichen Sachverhalt, unter Vorbehalt der Mitwirkungspflicht der Parteien (Art. 13 VwVG), von Amtes wegen fest (Art. 12 VwVG) und wendet das Recht grundsätzlich frei an, ohne an die Parteianträge oder die rechtlichen Begründungen der Parteien gebunden zu sein (Art. 62 Abs. 4 VwVG).

2.2 Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Es überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ermessensausübung – sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Geht es um die Beurteilung technischer Spezialfragen, in denen die Vorinstanz über ein besonderes Fachwissen verfügt, auferlegt sich das Bundesverwaltungsgericht allerdings eine gewisse Zurückhaltung bei der Überprüfung des angefochtenen Entscheids. Es weicht nicht ohne zwingende Gründe von der Auffassung der Vorinstanz ab, sofern diese nicht offensichtlich widersprüchlich erscheint oder auf irrtümlichen tatsächlichen Feststellungen beruht (vgl. BGE 136 I 184 E. 2.2.1 und 135 II 296 E. 4.4.3; BVGE 2013/9 E. 3.9; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, Rz. 2.154 ff. mit weiteren Hinweisen). Entsprechendes gilt auch, wenn der Gesetzgeber eine Fachinstanz bezeichnet hat, der bestimmte naturwissenschaftliche oder technische Fragen zur Stellungnahme vorzulegen sind. Von der Beurteilung einer solchen Fachinstanz dürfen die entscheidende Instanz und das Bundesverwaltungsgericht nur aus triftigen Gründen abweichen (vgl. BGE 139 II 185 E. 9.3 und Urteil des BGer 1E.1/2006 vom 12. April 2006 E. 5; Urteile des BVGer A-3826/2013 vom 12. Februar 2015 E. 2 und 3993/2015 vom 15. Februar 2016 E. 2).

3.

Die Beschwerdeinstanz darf im Rahmen des Rechtsmittelverfahrens in der Regel die Verfügung nur insoweit überprüfen, als sie angefochten ist. In der Verwaltungsverfügung festgelegte, aber aufgrund der Beschwerdebegehren nicht mehr streitige Fragen prüft das Gericht nur, wenn die nicht

beanstandeten Punkte in einem engen Sachzusammenhang mit dem Streitgegenstand stehen (BVGE 2009/36 E. 6; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 2.8 mit Hinweisen).

Die Beschwerdeführenden beantragen zwar die (vollumfängliche) Aufhebung der angefochtenen Verfügung, führen dann aber ausdrücklich aus, dass sie zustimmend zur Kenntnis nehmen würden, dass die Vorinstanz ihr Gesuch vom 17. Februar 2016 im Rahmen eines Anstandsverfahrens nach Art. 40 Abs. 1 Bst. b EBG inhaltlich beurteilt habe. Zum Entscheid der Vorinstanz, auf das teilweise Wiedererwägungs- und Widerrufsgesuch betreffend die Plangenehmigungsverfügung vom 14. Juli 2011 nicht einzutreten (vgl. Ziff. 1 der angefochtenen Verfügung), machen sie in ihrer Beschwerdeschrift denn auch keinerlei weitere Ausführungen. Ziff. 1 der angefochtenen Verfügung bildet somit nicht Streitgegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens, weshalb die angefochtene Verfügung hinsichtlich des erwähnten Nichteintretens nachfolgend nicht zu überprüfen ist.

4.

Für die Lärmsanierung bestehender Eisenbahnanlagen wurde mit dem BGLE und der Verordnung vom 14. November 2001 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (aVLE, AS 2001 2990, in Kraft von 15. Dezember 2001 bis 31. Dezember 2015, inzwischen abgelöst von einer neuen Verordnung vom 4. Dezember 2015 mit identischer Bezeichnung [VLE, SR 742.144.1]) eine besondere gesetzliche Grundlage geschaffen. Diese ergänzen das USG und die LSV und gehen diesen als Spezialgesetzgebung in der Regel vor (vgl. Art. 1 Abs. 1 BGLE und Art. 2 Abs. 1 VLE; Urteil des BGer 1C_375/2009 vom 10. Mai 2010 E. 5.1; Urteil des BVGer A-3993/2015 vom 15. Februar 2016 E. 3.3). Das BGLE sieht verschiedene Lärmschutzmassnahmen vor (Art. 1 und 2 BGLE), welche – sofern erforderlich – bis zum 31. Dezember 2015 bzw. 31. Dezember 2025 durchgeführt werden mussten bzw. müssen (Art. 3 Abs. 1 BGLE).

Der vorliegend in Frage stehende Streckenabschnitt wurde im Rahmen der gestützt auf das BGLE durchgeführten Lärmsanierung Prättigau-Davos (Plangenehmigung vom 17. April 2013) überprüft und als nicht sanierungsbedürftig beurteilt. Zu klären bleibt damit, ob aufgrund des USG oder der LSV eine Sanierungspflicht besteht.

5.

5.1 Das am 1. Januar 1985 in Kraft getretene USG, welches u.a. bezweckt, Menschen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen (Art. 1 Abs. 1 USG), sieht vor, dass Emissionen wie Lärm durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt werden (Art. 11 Abs. 1 USG). Für die Beurteilung von schädlichem oder lästigem Lärm legt der Bundesrat durch Verordnung Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 Abs. 1 USG). Diese sind nach Art. 15 USG so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Die Immissionsgrenzwerte für Eisenbahnlärm hat der Bundesrat in Anhang 4 LSV festgelegt. Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen zudem so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip; vgl. Art. 11 Abs. 2 USG). Anlagen, die bei Inkrafttreten des USG bereits bestanden haben (Altanlagen) und den Vorschriften des USG oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 Abs. 1 USG). Dabei müssen solche Altanlagen – wie sie auch vorliegend zur Diskussion stehen – nach Art. 13 Abs. 2 LSV einerseits im Sinne des Vorsorgeprinzips soweit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Bst. a) und andererseits dürfen die Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden (Bst. b). Anders als beispielsweise im Bereich der Luftreinhaltung, wo das Mass der vorsorglichen Emissionsbegrenzungen durch den Erlass von Emissionsgrenzwerten festgelegt wurde (vgl. Art. 3 der Luftreinhaltung-Verordnung vom 16. Dezember 1985 [LRV, SR 814.318.142.1] sowie deren Anhänge 1-4), gelten im Bereich des Lärmschutzes die Voraussetzungen der Einhaltung der massgebenden Grenzwerte und der vorsorglichen Emissionsbegrenzung kumulativ. Denn selbst die unter den Immissionsgrenzwerten liegenden Planungswerte stellen keine Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 12 USG dar. Ihre Einhaltung belegt nicht ohne Weiteres, dass alle erforderlichen vorsorglichen Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 2 USG getroffen worden sind. Ein Vorhaben vermag mithin vor der Umweltschutzgesetzgebung nicht schon deswegen zu bestehen, weil es die einschlägigen Belastungsgrenzwerte einhält. Vielmehr ist im Einzelfall anhand der in Art. 11 Abs. 2 USG genannten Kriterien zu prüfen, ob die Vorsorge weitergehende Beschränkungen erfordert (BGE 124 II 517 E. 4b; SCHRADER/LORETAN, Kommentar zum Umweltschutzgesetz [nachfolgend: Kommentar USG], 2. Aufl.,

Art. 11 N 34b; GRIFFEL/RAUSCH, Kommentar USG, Ergänzungsband zur 2. Aufl., 2011, Art. 11 N 11).

5.2 Vorliegend ist unbestritten, dass für die Liegenschaften der Beschwerdeführenden die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 Abs. 1 Bst. c LSV gilt, womit nach Anhang 4 Ziff. 2 LSV folgende Belastungsgrenzwerte zur Anwendung gelangen:

Planungswert dB(A)		Immissionsgrenzwert dB(A)		Alarmwert dB(A)	
Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
60	50	65	55	70	65

Der Stellungnahme des BAFU vom 20. Mai 2016 folgend ging die Vorinstanz unter Einbezug des Kurvenkreischens von Lärmemissionen in der Höhe von 67.2 dB(A) tags und 48.7 dB(A) nachts aus und stellte fest, dass damit nicht nur die Immissionsgrenzwerte, sondern auch die Planungswerte eingehalten seien. In der Nacht seien diese selbst ohne Berücksichtigung der Entfernung zwischen Lärmquelle und Liegenschaft eingehalten. Bei den Tageswerten errechnete sie unter Einbezug der Entfernung zwischen den Liegenschaften und der Gleisachse von rund 13 bzw. 14 Metern und der damit einhergehenden Abstandsdämpfung Immissionswerte von 55.8 dB(A) und 56.1 dB(A). Die genannten Werte und Berechnungen werden von den Beschwerdeführenden nicht beanstandet, vielmehr weisen sie in ihrer Beschwerdeschrift ausdrücklich darauf hin, dass die Einhaltung der Belastungsgrenzwerte unbestritten sei. Von der Einhaltung der massgeblichen Belastungsgrenzwerte ist daher auch im vorliegenden Beschwerdeverfahren auszugehen und es kann auf die der angefochtenen Verfügung zugrunde liegenden Lärmemissionen bzw. -immissionen abgestellt werden. Eine Sanierungspflicht wegen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (vgl. Art. 13 Abs. 2 Bst. b LSV) besteht somit unbestritten nicht.

5.3 Strittig und nachfolgend zu prüfen ist jedoch, ob die Lärmemissionen trotz Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aufgrund des Vorsorgeprinzips (vgl. Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 13 Abs. 2 Bst. a LSV) weitergehend zu begrenzen sind.

6.

6.1 Wie erwähnt (vgl. oben E. 5.1) sind nach Art. 11 Abs. 2 USG Emissionen wie Lärm unabhängig von der bestehenden Belastung im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Die materielle Tragweite des Vorsorgeprinzips wird dabei durch das Verhältnismässigkeitsprinzip (Art. 5 Abs. 2 Bundesverfassung [BV, SR 101]; vgl. dazu statt vieler BGE 142 I 49 E. 9.1) beschränkt. Auch Massnahmen der Vorsorge dürfen nur angeordnet werden, wenn sie verhältnismässig sind (Urteile des BVGer A-6544/2016 vom 1. Mai 2017 E. 5.1 und A-3930/2011 vom 29. Mai 2012 E. 5.5.4). Die Planungswerte dienen der vorbeugenden Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärmbelastungen und damit der Lärmvorsorge (ZÄCH/WOLF, Kommentar USG, Art. 23 N 8 und 18). Sind diese eingehalten, erweisen sich weitergehende Emissionsbeschränkungen unter Beachtung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes deshalb meist nur dann als im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG wirtschaftlich tragbar, wenn mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann (Urteil des BGer 1C_162/2015 vom 15. Juli 2016 E. 6.2; BGE 133 II 169 E. 3.2, 127 II 306 E. 8 und 124 II 517 E. 5a; Urteil des BVGer A-3339/2015 vom 22. August 2016 E. 7.3.2). Ein Anspruch auf absolute Ruhe besteht sodann nicht (Art. 15 USG; BGE 133 II 169 E. 3.2 und 126 II 300 E. 4c/bb).

6.2 Als Lärmschutzmassnahme zur Diskussion steht vorliegend insbesondere die Installation einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung. Die Beschwerdegegnerin und die Vorinstanz erachten die lärmreduzierende Wirkung einer solchen Anlage als nicht gesichert. Hierfür würden keine eindeutigen Ergebnisse vorliegen und die Wirksamkeit hänge sehr von den lokalen Bedingungen sowie der Justierung der Anlage ab. Nach Ansicht des BAFU hingegen kann eine korrekte Bedienung der Anlage heutzutage mit elektronischer Kontrolle problemlos erfolgen. Es scheint denn auch davon auszugehen, dass die Lärmemissionen bzw. das Kurvenkreischen mit einer fixen Schienenschmieranlage grundsätzlich reduziert werden könnten, ohne sich allerdings zum konkreten Umfang der Reduzierung zu äussern. In Bezug auf den Nutzen der erwähnten Massnahme gilt es zu berücksichtigen, dass die geltend gemachten Quietschgeräusche gemäss dem von den Beschwerdeführenden eingereichten Bericht der dBakustik vom 25. November 2015 lediglich bei warmen und trockenen Verhältnissen auftreten. Wie das BAFU sodann in seiner Stellungnahme vom 14. Juli 2016 feststellte, ist aufgrund der bereits bei den Fahrzeugen eingebauten Radschallabsorbieren und Spurradschmieranlagen

davon auszugehen, dass die störenden Geräusche nur durch die alten Triebfahrzeuge und Wagen verursacht werden. Vor diesem Hintergrund ist der Nutzen einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung oder einer vergleichbaren Massnahme zum Vornherein als beschränkt anzusehen. Unabhängig von der grundsätzlichen Wirksamkeit einer solchen Anlage käme diese nur unter bestimmten Wetterbedingungen und selbst dann lediglich bei einem Teil des von der Beschwerdegegnerin verwendeten Rollmaterials zum Tragen. Wie sich aus nachfolgenden Ausführungen ergibt, erweist sich die Installation einer solchen Anlage bei dieser Ausgangslage als wirtschaftlich nicht tragbar, weshalb sich weitergehende Abklärungen zur grundsätzlich lärmreduzierenden Wirkung einer fixen Schienenschmieranlage erübrigen.

6.3 Gemäss der Beschwerdegegnerin belaufen sich die Installationskosten einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung auf Fr. 55'000.–. Zudem würden jährliche Unterhaltskosten von Fr. 7'500.– hinzukommen. Die Vorinstanz als Fachbehörde in diesem Bereich erachtete diese Angaben als erfahrungsgemäss im üblichen Rahmen liegend und auch das BAFU ging bei seiner Beurteilung vorbehaltlos von diesen Kosten aus. Die Beschwerdeführenden rügen zwar eine fehlende Überprüfung der Kosten durch die Vorinstanz und stellen die Kostenhöhe zumindest sinn gemäss in Frage. Allerdings legen die Beschwerdeführenden in keiner Weise dar, inwiefern die angegebenen Kosten nicht zutreffend sein sollen. Ihre Vorbringen hierzu erfolgen rein pauschal und ohne jegliche Substantiierung. Für das Bundesverwaltungsgericht besteht daher kein Anlass, von den Angaben der fachkundigen Vorinstanz abzuweichen, zumal die Kosten plausibel und angemessen erscheinen und das Bundesverwaltungsgericht bei der Beurteilung von Fachfragen nicht ohne zwingenden Grund von der Auffassung der fachkundigen Vorinstanz abweicht (vgl. vorstehend E. 2.2).

6.4 Nebst den vorerwähnten Gesichtspunkten gilt es bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit auch die Tatsache zu berücksichtigen, dass bei beiden Liegenschaften der Beschwerdeführenden die Planungswerte, welche ebenfalls ein Instrument der Lärmvorsorge darstellen, nicht nur eingehalten, sondern relativ deutlich unterschritten werden. In der Nacht liegen bereits die Emissionswerte unter den Planungswerten und am Tag unterschreiten die unter Berücksichtigung der Entfernung zwischen Lärmquelle und Liegenschaft errechneten Immissionswerte die Planungswerte um 3.9 dB(A) bzw. 4.2 dB(A) (vgl. hierzu vorstehend E. 5.2). Entsprechend ist bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit ein strenger

Masstab anzulegen und können weitergehende Emissionsbeschränkungen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit nur dann als wirtschaftlich tragbar im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG angesehen werden, wenn mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann. Dies trifft auf die vorliegend zur Diskussion stehende Installation einer Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung nicht zu. In Anbetracht ihres beschränkten Nutzens und der bereits relativ deutlichen Unterschreitung der Planungswerte können die mit der Installation einer solchen Anlage verbundenen Kosten von Fr. 55'000.– zuzüglich der jährlichen Unterhaltskosten von Fr. 7'500.– nicht mehr als wirtschaftlich tragbar beurteilt werden. An dieser Beurteilung vermag auch die von den Beschwerdeführenden in Aussicht gestellte Kostenbeteiligung nichts zu ändern, erfolgte dieses Angebot doch betragsmässig unbestimmt sowie ausdrücklich unpräjudiziell und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht.

6.5 Als alternative Lärmschutzmassnahme prüfte die Vorinstanz sodann die Möglichkeit der stetigen Bewässerung der Kurve mit Wasser, lehnte eine solche Massnahme aus technischen Gründen und weil sie sich in der Praxis nicht als Standardlösung bewährt habe, jedoch ab. Ebenfalls prüfte die Vorinstanz betriebliche Massnahmen zur Lärmreduktion bei der Beschwerdegegnerin. Dabei stellte sie fest, dass die Beschwerdegegnerin solche bereits ergriffen habe und damit eine verbesserte Lärmsituation eintreten sollte (vgl. im Einzelnen vorstehend Sachverhalt Bst. I). Diese Feststellungen werden von den Beschwerdeführenden nicht bestritten und sie benennen auch keine anderen konkreten Massnahmen, welche ihrer Ansicht nach zur Emissionsbegrenzung anzuordnen wären. Da weitere verhältnismässige Lärmschutzmassnahmen sodann nicht ersichtlich sind und auch das BAFU als Umweltfachbehörde solche aus Gründen der Verhältnismässigkeit ablehnt, ist die Vorinstanz im Ergebnis zu Recht zum Schluss gelangt, dass auch gestützt auf das Vorsorgeprinzip nach Art. 11 Abs. 2 USG keine Veranlassung besteht, die Lärmemissionen durch zusätzliche Massnahmen weitergehend zu begrenzen.

6.6 Nachdem somit feststeht, dass weitere lärmreduzierende Massnahmen wirtschaftlich nicht tragbar bzw. unverhältnismässig wären, war die Vorinstanz auch nicht gehalten, die Lärmemissionen näher zu untersuchen und sich mit den von den Beschwerdeführenden vorgebrachten Beispielen der Matterhorn-Gotthard-Bahn und der Vitznau-Rigi-Bahn auseinanderzusetzen. Die Rüge der Beschwerdeführenden, die Vorinstanz habe es un-

terlassen, lärmtechnische Abklärungen sowie eine Wirtschaftlichkeitsprüfung vorzunehmen, weshalb sie den Sachverhalt unrichtig und unvollständig festgestellt habe, ist daher unbegründet, auch wenn die diesbezüglichen Erwägungen in der angefochtenen Verfügung etwas rudimentär ausgefallen sind. Bei diesem Ergebnis erübrigt sich auch die Einholung der von den Beschwerdeführenden beantragten Gutachten über die technische und betriebliche Machbarkeit von Lärmbegrenzungsmaßnahmen sowie zur Wirtschaftlichkeit solcher Massnahmen.

7.

Zusammenfassend ergibt sich aus den vorstehenden Erwägungen, dass die massgebenden Immissionsgrenzwerte nach Anhang 4 Ziff. 2 LSV eingehalten sind und auch unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge nach Art. 11 Abs. 2 USG keine Veranlassung besteht, die Lärmemissionen durch zusätzliche Massnahmen weitergehend zu begrenzen. Insbesondere erweist sich die Installation einer Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung als wirtschaftlich nicht tragbar. Eine zusätzliche Sanierungspflicht gestützt auf das USG und die LSV besteht daher nicht. Der Entscheidung der Vorinstanz erweist sich damit als richtig, weshalb die Beschwerde abzuweisen ist.

8.

Es bleibt über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu befinden.

8.1 Dem Verfahrensausgang entsprechend gelten die Beschwerdeführenden als unterliegend und haben die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 VwVG). Diese sind auf Fr. 2'000.– festzusetzen (Art. 1 ff. des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 21. Februar 2008 [VGKE, SR 173.320.2]). Der von den Beschwerdeführenden einbezahlte Kostenvorschuss in gleicher Höhe wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

8.2 Angesichts ihres Unterliegens haben die Beschwerdeführenden keinen Anspruch auf Parteientschädigung (Art. 64 Abs. 1 VwVG; Art. 7 Abs. 1 VGKE). Dasselbe gilt für die nicht anwaltlich vertretene Beschwerdegegnerin (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE) sowie die Vorinstanz als Bundesbehörde (Art. 7 Abs. 3 VGKE).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.

Die Verfahrenskosten von Fr. 2'000.– werden den Beschwerdeführenden auferlegt. Der einbezahlte Kostenvorschuss wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

3.

Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4.

Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführenden (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. [...]; Einschreiben)
- das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)
- das BAFU (zur Kenntnis, A-Post)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Die vorsitzende Richterin:

Der Gerichtsschreiber:

Kathrin Dietrich

Marcel Zaugg

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Rechtschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: