

JAAC 66.61

Entscheid der Rekurskommission UVEK vom 4.
September 2001 [REKO UVEK A-2000-98]

Installations ferroviaires. Examen du devoir d'assainir une installation ferroviaire élargie à deux voies, en raison des sons transmis par corps solides et des vibrations causés par l'augmentation du trafic.

- La commune accomplit une tâche relevant de la puissance publique lorsqu'elle forme recours contre une décision constatant que toutes les conditions de l'approbation des plans ont été remplies et qu'il n'y a pas obligation d'assainissement. La commune a donc qualité pour recourir (consid. 2).

- Refus en l'espèce de soumettre un ouvrage définitivement approuvé à de nouvelles normes entrées en vigueur après l'approbation (consid. 9).

- Les charges dont est assortie l'approbation des plans ne doivent pas être respectées seulement au moment de la mise en service de l'ouvrage transformé. Lors de celle-ci, il faut examiner sur la base des prévisions de trafic si les conditions pourront aussi être remplies à l'avenir (consid. 10.4.1).

- Si les prévisions faites à ce moment se révèlent par la suite être nettement erronées, l'autorité compétente est tenue de procéder à un nouvel examen et d'ordonner toutes les mesures raisonnables rétablissant le respect des valeurs limites (consid. 10.4.7).

Eisenbahnanlagen. Prüfung der Sanierungspflicht einer auf Doppelspur ausgebauten Eisenbahnanlage wegen Körperschall und Erschütterungen infolge Zunahme des Zugverkehrs.

- Die Gemeinde nimmt hoheitliche Aufgaben wahr, wenn sie Beschwerde gegen eine Verfügung führt, worin festgestellt wird, dass sämtliche Auflagen zur Plangenehmigung eingehalten werden und keine Sanierungspflicht besteht. Die Gemeinde ist daher zur Beschwerdeführung legitimiert (E. 2).

- Unterstellung einer rechtskräftig bewilligten Anlage unter neuere, später in Kraft getretene Normen vorliegend verneint (E. 9).

- Die mit der Plangenehmigung verknüpften Auflagen müssen nicht nur im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der geänderten Anlage eingehalten werden. Mit der Inbetriebnahme ist gestützt auf Verkehrsprognosen zu prüfen, ob die Auflagen auch in Zukunft eingehalten werden können (E. 10.4.1).

- Stellen sich die damals verwendeten Prognosen im Nachhinein klarerweise als falsch heraus, ist die zuständige Behörde gehalten, eine Neuprüfung vorzunehmen und alle zumutbaren Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte anzuordnen (E. 10.4.7).

Impianti ferroviari. Esame dell'obbligo di risanamento di un impianto ferroviario, ampliato su doppia via, a causa di suoni trasmessi attraverso le strutture solide e di vibrazioni conseguenti all'aumento del traffico dei treni.

- Il comune esercita compiti sovrani quando presenta ricorso contro una decisione che accerta che tutti gli oneri legati all'approvazione dei piani sono rispettati e che non vi è obbligo di risanamento. Il comune è pertanto legittimato a ricorrere (consid. 2).

- Negata la possibilità di sottoporre a nuove norme entrate in vigore più tardi un impianto approvato con una decisione cresciuta in giudicato (cons. 9).

- Gli oneri legati all'approvazione dei piani non devono essere rispettati solo al momento della messa in esercizio dell'impianto modificato. Con la messa in esercizio occorre esaminare, sulla base di previsioni del traffico, se gli oneri possono essere rispettati anche in futuro (consid. 10.4.1).

- Se le previsioni fatte a suo tempo si rivelano in seguito chiaramente sbagliate, l'autorità competente è tenuta ad effettuare un nuovo esame e ad ordinare tutte le misure legittimamente esigibili per il rispetto dei valori limite (consid. 10.4.7).

Zusammenfassung des Sachverhalts:

Mit Verfügung vom 24. Juli 1992 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Ausbau der Eisenbahnlinie Brugg - Othmarsingen auf Doppelspur. Dieses Bauvorhaben bildete Bestandteil des sogenannten Huckepack-Korridors und bedurfte einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Am 17. März 1998 gelangte die an der Strecke des Doppelspurausbaus gelegene Gemeinde X an das BAV. Sie wies darauf hin, dass in X seit der Inbetriebnahme des neuen Geleises Körperschallimmissionen zugenommen hätten und dass die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nicht bereit seien, etwas dagegen zu unternehmen. Die Gemeinde beantragte daher, es sei festzustellen, dass

die SBB sanierungspflichtig seien. Das BAV verfügte am 17. Juli 2000, die Begehren der Gemeinde X seien abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden könne und soweit ihnen nicht bereits Folge geleistet worden sei. Gegen diese Verfügung erhob die Gemeinde X am 13. September 2000 Beschwerde bei der Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Rekurskommission UVEK, REKO/UVEK). Sie beantragt im Wesentlichen, es sei festzustellen, dass die SBB bezüglich Körperschall in X sanierungspflichtig seien und es seien geeignete Massnahmen zur Einschränkung der Immissionen anzuordnen.

Aus den Erwägungen:

(...)

2.1. Gemäss Rechtsprechung von Bundesgericht und Bundesrat kann ein Gemeinwesen gestützt auf die allgemeine Legitimationsbestimmung in Art. 48 Bst. a des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021) nicht nur dann Beschwerde führen, wenn es gleich oder ähnlich wie eine Privatperson betroffen ist, sondern auch, wenn es durch die fragliche Verfügung in seinen hoheitlichen Befugnissen und Aufgaben berührt ist. Gemeinwesen sind deshalb zur Anfechtung der Bewilligung für ein mit Immissionen verbundenes Werk befugt, wenn sie als Grundeigentümerinnen gleich wie Private durch Immissionen belastet werden oder wenn sie als Gebietskorporationen öffentliche Anliegen wie den Schutz der Einwohnerschaft durch Immissionen zu vertreten haben und insofern in hoheitlichen Befugnissen betroffen werden ([BGE 125 II 194](#), [BGE 124 II 304](#), [BGE 124 II 418](#), 545; *Isabelle Häner*, Die Beteiligten im Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, Zürich 2000, Rz. 825 ff.; *Alfred Kölz / Isabelle Häner*, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Aufl. Zürich 1998, Rz. 570 ff.). So werden Gemeinden seit längerer Zeit als legitimiert erachtet, um in Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht öffentliche Interessen geltend zu machen (VPB 44.25, [VPB 53.14](#), [VPB 55.19](#); Häner, a.a.O., Rz. 843).

2.2. Ist eine Gemeinde legitimiert, am Plangenehmigungsverfahren teilzunehmen, ist sie auch legitimiert, geltend zu machen, eine in der Plangenehmigung enthaltene Auflage sei nicht eingehalten. (...) Gemäss Praxis des Bundesrats sind Gemeinden berechtigt, die Interessen ihrer Einwohnerinnen und Einwohner gegen Immissionen zu verteidigen ([VPB 54.44](#) E. 2; Häner, a.a.O., Rz. 844).

Die Beschwerdelegitimation der Gemeinde ergibt sich im vorliegenden Fall ferner aus Art. 57 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01). Diese Bestimmung geht aber nicht über den Anwendungsbereich von Art. 48 Bst. a VwVG im oben dargelegten Sinn hinaus, weshalb ihm zumindest vorliegend keine selbständige Bedeutung zukommt (Häner, a.a.O., Rz. 932).

(...)

9.1. Die Zulässigkeit des Betriebs einer Anlage stellt einen zeitlich offenen, so genannten Dauersachverhalt dar (vgl. dazu und zum Folgenden: *Alfred Kölz*, Intertemporales Verwaltungsrecht, Zeitschrift für Schweizer Recht [ZSR] 102/1983 II S. 163). Wird neues strengeres Recht auf eine solche Anlage angewendet, die nach altem Recht genehmigt worden ist, handelt es sich nach

vorherrschender Terminologie nicht um eine Rückwirkung von neuem Recht auf einen bereits abgeschlossenen Sachverhalt, sondern um die Unterstellung eines solchen Sachverhalts für die Zukunft unter ein neues Regime. Dies als Ausfluss des Grundsatzes der Gesetzmässigkeit der Verwaltung. Eine solche Anpassung steht aber in einem Spannungsverhältnis zum Vertrauensgrundsatz (Art. 5 Abs. 3 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV], SR 101). Dieser Grundsatz gebietet, dort Ausnahmen zuzulassen, wo das öffentliche Interesse an der Durchsetzung des neuen Rechts weniger schwer wiegt als das Interesse der Anlageninhaberinnen und -inhaber am Schutz der unter dem früheren Recht getätigten Dispositionen. Es ist Aufgabe der Gesetzgebung, den Vertrauensschutz zu konkretisieren, indem die gegenläufigen Interessen gegeneinander abgewogen werden (vgl. auch: *André Schrade / Heidi Wiestner*, in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2001, Vorbemerkungen zu Art. 16-18 N. 4 und 5).

9.2. Ob und in welchem Ausmass neues Recht auf alte Sachverhalte bzw. auf Dauersachverhalte angewendet wird, beurteilt sich daher nach den konkreten Übergangsbestimmungen im Spezialerlass. Ein genereller Aufruf an die Verwaltungs- und Verwaltungsjustizbehörden, bei der Beurteilung von Immissionen den jeweils neusten Stand der Wissenschaft zu berücksichtigen, lässt sich entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin auch nicht aus Art. 15 USG herleiten. Bei dieser Bestimmung handelt es sich um eine generelle, stark auslegungsbedürftige Norm (vgl. *Christoph Zäch / Robert Wolf*, in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2000, Art. 15 N. 58), die sich in erster Linie an den Bundesrat als Verordnungsgeber richtet. Selbst bei Immissionsarten wie Körperschall und Erschütterungen, wo noch keine durch Verordnung festgelegte Grenzwerte bestehen, sind die Rechtsanwendungsbehörden bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Immissionen nicht frei. Bestehen wie vorliegend von Fachbehörden ausgearbeitete Weisungen, so sind die rechtsanwendenden Behörden mit Blick auf die Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit gehalten, diese anzuwenden, zumal es nicht ihre Aufgabe sein kann festzustellen, welches der neuste Stand der Wissenschaft ist. Für die Beurteilung der in X auftretenden Immissionen durch Körperschall sind somit grundsätzlich die vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und BAV erarbeiteten Weisungen massgebend.

9.3. [Die neuere Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen (BEKS) vom 20. Dezember 1999^[142] findet gestützt auf die darin enthaltenen Übergangsbestimmungen auf den vorliegenden Fall keine Anwendung. Massgebend ist die im Zeitpunkt der Plangenehmigung gültige Weisung vom 25. Februar 1992 über Lärm und Erschütterungen^[143], die auf SBB-Richtwerte verweist.]^[144]

(...)

10. Umstritten ist ebenfalls, zu welchem Zeitpunkt geprüft werden soll, ob die Auflage eingehalten ist.

10.1. Die Beschwerdeführerin argumentiert, es mache keinen Sinn, nur unmittelbar nach Inbetriebnahme einer Anlage zu prüfen, ob die Auflage eingehalten werde, ohne Berücksichtigung der späteren Entwicklungen

insbesondere hinsichtlich Anzahl und Art der durchfahrenden Züge. Die von der Anlage ausgehenden Immissionen müssten vielmehr dauerhaft unterhalb der Richtwerte liegen.

Die Vorinstanz teilt die Auffassung, dass die Immissionsrichtwerte grundsätzlich auf die Dauer eingehalten werden müssten. Es sei jedoch ausgeschlossen, dass jede Änderung der Verhältnisse zu einer neuen Überprüfung der Verfügung führe. Im Interesse der Rechtssicherheit müsse der Prozess, der mit Einreichung eines Plangenehmigungsgesuchs beginne und mit der Erfüllung der in der Plangenehmigung enthaltenen Auflage ende, zu einem bestimmten Zeitpunkt abgeschlossen werden können. Aus diesem Grund hätten die SBB nach Inbetriebnahme der Anlage veranlasst, dass einerseits Messungen durchgeführt würden und dass andererseits unter Berücksichtigung dieser Resultate und der in Zukunft zu erwartenden Zugszahlen eine Prognose vorgenommen werde. Die von der Firma Y. AG im September 1996 durchgeführten Messungen hätten ergeben, dass die Immissionsrichtwerte im Moment der Messungen eingehalten worden seien. Gestützt auf die Zugszahlen gemäss der sogenannten Prognose 2000 sei das Einhalten der Auflage auch in Zukunft zu erwarten gewesen. Es bestünden keine Anhaltspunkte dafür, dass bei diesen Berechnungen von offensichtlich falschen Zugszahlen ausgegangen worden sei. Die Tauglichkeit der Prognose dürfe im Übrigen nicht mit Blick auf die heutigen Kenntnisse beurteilt werden. Wesentlich sei, dass die Prognose gestützt auf den damaligen Wissensstand als gültige Grundlage betrachtet werden konnte. Davon könne vorliegend ausgegangen werden.

10.2. Die SBB machen in ihrer Beschwerdeantwort vom 10. November 2000 darauf aufmerksam, dass der fragliche Eisenbahnabschnitt am 1. Januar 1994 in Betrieb genommen worden sei. Seit 1995 sei der Personenverkehr nachts eingeschränkt worden. Dies habe jedoch keine direkten Auswirkungen auf die Menge des Güterverkehrs gehabt. Die für die Berechnungen massgebende Prognose 2000 habe daher nicht angepasst werden müssen. Eine Überprüfung der Zugszahlen gemäss Prognose 2000 mit den aktuellen Zahlen hätte jedoch ergeben, dass der Güterverkehr heute um 20% höher sei als prognostiziert. Diese Zunahme sei auf einen starken Anstieg des Güterverkehrs in den Jahren 1999 und 2000 zurückzuführen und sei nicht voraussehbar gewesen.

(...)

10.4. Mit der Plangenehmigung muss die zuständige Behörde prüfen, ob die geplante Anlage dem Umweltrecht entspricht (vgl. Art. 17 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG], SR 742.101 sowie Art. 3 Abs. 1 Bst. k der Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen [VPVE], SR 742.142.1). Dazu gehört der Schutz der betroffenen Bevölkerung vor unzulässigen Immissionen.

10.4.1. Bei Anlagen mit einem gewissen Entwicklungspotential in der Zukunft, wie es Verkehrsanlagen darstellen, kann es nicht Sinn und Zweck dieser Bestimmungen entsprechen, wenn die Übereinstimmung mit dem Umweltrecht nur unmittelbar nach Inbetriebnahme geprüft würde, die weitere Entwicklung aber unberücksichtigt bliebe. Wie die Beschwerdeführerin zu Recht geltend macht, wurde der Huckepack-Korridor mit der Absicht geschaffen, einen Teil des Schwerverkehrs schrittweise von

der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Eine Überprüfung der Einhaltung der umweltrechtlichen Auflagen unmittelbar nach Bauende würde dieser beabsichtigten und somit grundsätzlich auch voraussehbaren Entwicklung nicht gerecht. Eine Beurteilung der zu erwartenden Immissionen anhand von Verkehrsprognosen erscheint daher nebst den tatsächlichen Messungen notwendig, um die Umweltverträglichkeit beurteilen zu können. Ein solches Vorgehen ist besonders bei Immissionsarten angebracht, wo die Auswirkungen wie vorliegend hinsichtlich Körperschall und Erschütterungen im Zeitpunkt der Plangenehmigung noch nicht abschliessend haben behandelt werden können.

10.4.2. So ordnete das BAV in der Plangenehmigungsverfügung vom 24. Juli 1992 an, nach Fertigstellung des neuen Trassees seien Messungen durchzuführen und falls notwendig weitere als die bereits definitiv festgelegten Massnahmen zu ergreifen.

Im Einverständnis und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde X haben die SBB die Firma Y. AG beauftragt, an bestimmten Orten in X Messungen durchzuführen. Als Beurteilungsgrundlage dienten die SBB-Richtwerte für Erschütterungen und Körperschall. Die vom 2. bis 4. September 1994 durchgeführten Messungen ergaben, dass hinsichtlich Erschütterungen und Körperschall die SBB-Richtwerte (...) eingehalten sind. Obwohl die Messungen auf einer Momentaufnahme beruhen, deren Resultate hochgerechnet worden sind, können die Ergebnisse als repräsentativ betrachtet werden. Einerseits wurde ausschliesslich während der Woche gemessen, wo der Zugverkehr etwas intensiver ist als an den Wochenenden. Die ermittelten Resultate liegen demnach wohl über der damaligen durchschnittlichen Belastung. Andererseits hat die gleichzeitig durchgeführte Langzeitmessung gezeigt, dass «keine sehr grossen Variationen der Zugsanregungen aufgetreten sind», d. h. die während der Kurzzeitmessungen registrierten Zugsbewegungen entsprechen in etwa dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen. Aus diesen Gründen werden die Resultate als aussagekräftig erachtet.

Dem Bericht kann jedoch auch entnommen werden, dass in X tatsächlich Körperschallimmissionen auftreten, die bis relativ weit ins Siedlungsgebiet hineinreichen. Die von der Bevölkerung geltend gemachten Störungen finden demnach zumindest teilweise ihre Bestätigung im Bericht.

10.4.3. Teil 2 des Berichts der Y. AG vom 25. Februar 1997 unterzieht die erhaltenen Resultate einem Vergleich mit bisherigen Messungen und beinhaltet zudem eine Prognose für die Zukunft. Die Prognose basiert auf dem Emissionskataster «Vollausbau Jahr 2000» der SBB. Es trifft zu, dass die der Prognose zugrunde gelegten Zugszahlen mit 81,67 Zügen tags und 47,34 nachts deutlich tiefer liegen als die im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) unter dem Titel «Prognosezustand 2000» verwendeten Zahlen (116 Züge tags, 63 Züge nachts). Gemäss Aussagen der SBB entsprachen die im Bericht der Y. AG Teil 2 verwendeten Zahlen dem damaligen Kenntnisstand und wurden von den SBB «unternehmensweit einheitlich» angewendet. Gestützt auf die heutigen Kenntnisse steht fest, dass die Zugszahlen gemäss UVB der effektiven Verkehrsbelastung im Jahre 2000 besser entsprochen hätten als die im Bericht der Y. AG verwendeten.

Ob die von den SBB veranlassten Untersuchungen geeignet waren, die Einhaltung der in der Verfügung vom 24. Juli 1992 enthaltenen Auflage korrekt zu überprüfen, darf jedoch nicht aus der heutigen Optik beurteilt werden. Es ist nicht falsch, wenn die SBB dem mit der Überprüfung beauftragten Unternehmen nicht die Zugszahlen gemäss UVB, sondern seine im Zeitpunkt der Untersuchung gültigen und von den SBB offenbar auch für andere Fragen verwendeten Prognosezahlen unterbreitet haben. Der UVB war im Zeitpunkt der Messungen durch die Firma Y. AG bereits vier Jahre alt. Es ist sinnvoll, wenn unter diesen Umständen von aktuelleren Zahlen ausgegangen wird. Dieses Vorgehen wäre nur dann zu beanstanden, wenn bereits damals zu erkennen gewesen wäre, dass insbesondere der Güterverkehr in absehbarer Zukunft massiv zunehmen werde. Es liegen keine Hinweise dafür vor, dass die SBB bei der Ausarbeitung oder Verwendung des Emissionskatasters «Vollausbau Jahr 2000» wider besseres Wissen gehandelt hätten.

10.4.4. Der hier interessierende Abschnitt des Huckepack-Korridors ist am 1. Januar 1994 in Betrieb genommen worden. Zwanzig Monate später (September 1996) hat die Firma Y. AG den Ist-Zustand gemessen und dabei festgestellt, dass bezüglich Körperschall und Erschütterungen die massgebenden SBB-Richtwerte eingehalten sind. Weiter hat sie gestützt auf die von den SBB unterbreiteten Zugszahlen (sogenannte Prognose 2000) eine Beurteilung der zukünftigen Entwicklung vorgenommen mit dem Ergebnis, dass in absehbarer Zukunft nicht mit einer Überschreitung der SBB-Richtwerte zu rechnen sei.

Damit sind die SBB ihren mit der Plangenehmigungsverfügung vom 24. Juli 1992 auferlegten Pflichten grundsätzlich nachgekommen.

10.4.5. Nach ihren eigenen Aussagen hat jedoch der Güterverkehr in den letzten Jahren stark zugenommen mit der Folge, dass im Jahr 2000 20% mehr Güterverkehr zirkulierte als prognostiziert. Somit stellt sich die Frage, ob das Einhalten der Auflage im Lichte dieser Entwicklung nochmals überprüft werden sollte. Mit dem BUWAL ist davon auszugehen, dass die SBB-Richtwerte infolge dieser Verkehrszunahme heute nicht mehr eingehalten werden.

Der Vorinstanz ist zuzustimmen, dass nicht jede nachträgliche Änderung der Umstände eine weitere Überprüfung des Vollzugs einer Dauerverfügung rechtfertigt. Andernfalls würde der Aufwand für die Kontrolle des Vollzugs der Verfügungen ins Unermessliche wachsen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass Dauerverfügungen wie sie eine Plangenehmigungsverfügung darstellt, auf die Dauer rechtskonform vollzogen werden müssen. Hält eine Anlage Vorschriften nicht ein, die bereits vor ihrer Errichtung in Kraft gesetzt wurden (Art. 11 und 15 USG in Verbindung mit den SBB-Richtwerten), so handelt es sich in solchen Fällen nicht um eine Frage der Sanierung, sondern um eine Frage des Vollzugs (Schrade/Wiestner, a.a.O., Art. 16 N. 20)

10.4.6. Erweist sich eine rechtskräftig bewilligte (neurechtliche) Anlage nachträglich als vorschriftswidrig, ohne dass der Verfügungsadressatin ein Überschreiten der Bewilligung vorgeworfen werden kann, ist wiederum eine Interessenabwägung vorzunehmen (vgl. zum Nachfolgenden *Robert Wolf*, Auswirkungen des Lärmschutzrechts auf Nutzungsplanung und Baubewilligung, Aktuelle juristische Praxis [AJP] 1999 S. 1065). Eine Beseitigung der Anlage kommt wegen der Rechtskraft der Bewilligung grundsätzlich nicht mehr in Frage, es sei denn, der Betrieb der Anlage führe

zu völlig unhaltbaren Zuständen. Bei Anlagen, bei welchen im Zeitpunkt der Bewilligungserteilung keine zuverlässige Prognose hinsichtlich der zu erwartenden Immissionen gestellt werden konnte, steht die Bewilligung unter dem impliziten oder auch ausdrücklichen Vorbehalt einer späteren Ergänzung der Massnahmen zur Immissionsbegrenzung. Auch nachträglich sind daher alle notwendigen Massnahmen anzuordnen, die unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit noch zumutbar sind. Eine fortgesetzte nachträgliche Kontrolle ist im Übrigen dem Umweltrecht nicht fremd. So sehen Art. 13 Abs. 3 und 4 der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV, SR 814.318.142.1) periodische Nachkontrollen alle drei Jahre bzw. eine dauernde Überwachung vor.

10.4.7. Die Plangenehmigungsverfügung vom 24. Juli 1992 enthält einen ausdrücklichen Vorbehalt der Anordnung weitergehender Massnahmen, falls die Richtwerte nachträglich überschritten werden sollten. Wie bereits dargelegt, rechtfertigt nicht jede nicht genau vorhersehbare Entwicklung eine Überprüfung der Einhaltung der massgebenden Grenzwerte. Wo aber wie hier nach Auskunft der Anlageninhaberin feststeht, dass die tatsächliche Verkehrsbelastung um 20% über der Prognose liegt und demzufolge mit einem Überschreiten der Grenzwerte gerechnet werden muss, ist die mit der Überwachung des Vollzugs betraute Behörde gehalten, eine Neuprüfung vorzunehmen und alle zumutbaren Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte anzuordnen. Dies hat die Vorinstanz unterlassen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass das Ausmass der Abweichung des heute vorhandenen Güterverkehrs von der Prognose offenbar erst im Verlauf des Verfahrens vor der REKO/UVEK bekannt geworden ist.

10.4.8. Die REKO/UVEK entscheidet in der Sache selbst, wenn die Streitigkeit ohne aufwändige Beweismassnahmen erledigt werden kann oder weist diese zur weiteren Abklärung an die Vorinstanz zurück (Art. 61 Abs. 1 VwVG). Vorliegend ist vorerst abzuklären, ob die für den Vollzug der Verfügung vom 24. Juli 1992 massgebenden SBB-Richtwerte über Körperschall eingehalten sind. Falls nicht, ist

in einem weiteren Schritt zu prüfen, welche Massnahmen zur Einhaltung der SBB-Richtwerte ergriffen werden können und ob diese unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit für die SBB zumutbar sind (vgl. Wolf, a.a.O., S. 1065). Zur erstinstanzlichen Prüfung dieser Fragen ist die Vorinstanz als Fachbehörde besser geeignet als die REKO/UVEK.

11. Zusammenfassend ergibt sich, dass im vorliegenden Fall, wo die Vermutung besteht, dass die in der Plangenehmigungsverfügung vom 24. Juli 1992 enthaltene Auflage betreffend Körperschall nicht mehr eingehalten ist, der Vollzug der Verfügung überprüft werden muss. Die Beschwerde ist daher gutzuheissen und die Sache zur Vornahme weiterer Abklärungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

[142]^[142] Zu beziehen beim Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Dokumentation, CH-3003 Bern.

[143]^[143] Zu beziehen beim Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Dokumentation, CH-3003 Bern.

[144]^[144] Anm. d. Red.: Zusammenfassung des Originalwortlauts.

JAAC 66.61 - Entscheid der Rekurskommission UVEK vom 4. September 2001 [REKO UVEK A-2000-98]

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	2002
Année	
Anno	
Band	66
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 005 633

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.
Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.
Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.