

BGer 1A.116/2006 vom 8. November 2006

Bundesgericht, 2006-11-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1A.116_2006

FR: TF 1A.116/2006 du 8 novembre 2006

IT: TF 1A.116/2006 del 8 novembre 2006

Regeste

Lärmsanierungsmassnahmen der SBB AG in der Stadt Baden | Ökologisches Gleichgewicht

Erwägungen

E. 1

Der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde kommt von Gesetzes wegen bloss aufschiebende Wirkung zu, wenn sie sich gegen eine Verfügung richtet, die zu einer Geldleistung verpflichtet. Die Beschwerde gegen andere Verfügungen hat nur aufschiebende Wirkung, wenn der Präsident der urteilenden Abteilung sie von Amtes wegen oder auf Begehren einer Partei anordnet (vgl. Art. 111 Abs. 1 und 2 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege [OG; SR 173.110]). Auf das Begehren der Beschwerdeführer um Entzug der aufschiebenden Wirkung ist schon aus diesem Grunde nicht einzutreten.

E. 2.1

Nach Art. 13 des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung von Eisenbahnen vom 24. März 2000 (BGLE; SR 742.144) richten sich Verfahren und Zuständigkeiten nach dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101). Bauliche Massnahmen zur Sanierung des Eisenbahnlärms sind demgemäss, wie in Art. 23 der Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 14. November 2001 bestätigt wird (VLE, SR 742.144.1), im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen. Plangenehmigungen für Eisenbahnanlagen unterliegen nach Art. 99 Abs. 2 lit. d des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege (OG; SR 173.110) der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Das eingereichte Rechtsmittel ist daher grundsätzlich zulässig.

E. 2.2

Im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren ist zur Erhebung einer Einsprache und zur Teilnahme am anschliessenden Rechtsmittelverfahren befugt, wer nach den Vorschriften des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) oder des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG; SR 711) Partei ist (Art. 18f Abs. 1 EBG). Art. 48 lit. a VwVG berechtigt all jene zur Beschwerde, die durch die angefochtene Verfügung berührt sind und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung haben (vgl. auch Art. 103 lit. a OG). Dieses Interesse kann rechtlicher oder auch nur tatsächlicher Natur sein, doch muss der Einsprecher und Beschwerdeführer durch das Projekt stärker als die Allgemeinheit betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen (BGE 120 Ib 431 E. 1, 121 II 176 E. 26, je mit Hinweisen auf weitere Urteile). Die Nähe der Beziehung muss bei Bauprojekten insbesondere in räumlicher Hinsicht gegeben sein (BGE 120 Ib 59 E. 1c).

Zur Frage der räumlichen Nähe ist in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum Nationalstrassen- und Eisenbahnbau festgehalten worden, dass der betroffene Private nicht allgemein an den Plänen Kritik üben darf. Vielmehr hat er konkret aufzuzeigen, inwiefern das Projekt im Bereiche seines Grundstücks gegen Bundesrecht verstosse. In dieser Hinsicht unterscheidet sich das Beschwerderecht des Privaten von jenem der Organisationen, die aufgrund von Art. 103 lit. c OG und der Spezialgesetzgebung zur Beschwerde legitimiert sind, durch das Projekt selbst nicht betroffen sein müssen und deshalb nicht nur kleinere Abschnitte, sondern auch grössere Strecken und sogar das ganze Werk in Frage stellen können (BGE 118 Ib 206 E. 8b und c, 120 Ib 59 E. 1c; Urteile 1E.18/1999 vom 25. April 2001 E. 2a, 1E.5/2005 vom 8. August 2005 E. 2.1 und 1A.171/2006 vom 27. September 2005 E. 3.2). Im Übrigen muss es sich beim Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung um ein eigenes persönliches Interesse des Beschwerdeführers handeln; auf öffentliche Interessen allein oder die Interessen anderer kann er sich nicht berufen. Das Interesse des Beschwerdeführers gilt als schutzwürdig, wenn seine tatsächliche oder rechtliche Situation durch den Ausgang des Verfahrens unmittelbar beeinflusst werden kann, d.h. wenn er durch das Beschwerdeverfahren einen materiellen oder ideellen Nachteil von sich abwenden oder aus diesem einen praktischen Nutzen ziehen kann (vgl. etwa BGE 123 II 376 E. 2, 125 I 7 E. 3a, je mit Hinweisen). Die eingereichte Beschwerde enthält keine Angaben über die Beschwerdebefugnis der Beschwerdeführer und insbesondere darüber, inwiefern sie durch das angefochtene Projekt in ihren eigenen persönlichen Interessen betroffen würden. Aus der Plangenehmigung und dem angefochtenen Beschwerdeentscheid ergibt sich, dass die Grundstücke der Beschwerdeführer auf Gemeindegebiet Obersiggenthal rund 200 m von der zu sanierenden Bahnstrecke entfernt in den Teilbereichen R5 und R6 liegen. Die Beschwerdeführer stehen daher zweifellos in einer beachtenswerten, nahen räumlichen Beziehung zum Sanierungsprojekt in den genannten Bereichen. Dagegen wird noch zu prüfen sein, ob die erhobenen Rügen tatsächlich die die Beschwerdeführer berührende Teilstrecke und ihre eigenen, persönlichen und schutzwürdigen Interessen betreffen oder ob auch Anliegen geltend gemacht werden, zu deren Wahrung die Beschwerdeführer nicht befugt sind.

E. 3

Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts geltend gemacht werden (Art. 104 lit. a und b OG). Die Prüfung der Angemessenheit eines Entscheides steht dagegen dem Bundesgericht in der vorliegenden Materie nicht zu (vgl. Art. 104 lit. c OG). Hat - wie hier - eine gerichtliche Vorinstanz entschieden und den Sachverhalt nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften festgestellt, so ist das Bundesgericht nach Art. 105 Abs. 2 OG an die dem angefochtenen Entscheid zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen gebunden (Art. 105 Abs. 2 OG).

E. 4

Die Beschwerdeführer machen mit einem kurzen, nur schwer verständlichen Hinweis auf parlamentarische Beratungen offenbar geltend, Art. 2 Abs. 3 BGE stehe zu Art. 74 BV in Widerspruch. Das Bundesgericht ist jedoch gemäss Art. 191 BV an die Bundesgesetze gebunden und kann deren Verfassungsmässigkeit nicht überprüfen. Im Übrigen könnte mit einem blossen Verweis auf das Votum eines Parlamentsmitgliedes die

Verfassungswidrigkeit einer Norm auch nicht begründet werden. Auf das Vorbringen ist nicht einzutreten.

E. 5

In der Beschwerde wird weiter der in Anhang 3 zur VLE festgelegte Kosten-Nutzen-Index (KNI) kritisiert. Dieser Kosten-Nutzen-Index dient zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von baulichen Schallschutzmassnahmen in den Gebieten, in denen gemäss Emissionsplan die Immissionsgrenzwerte überschritten werden und daher Schutzvorkehrungen zu treffen sind (vgl. Art. 17, Art. 19 und 20 VLE). Nach den Feststellungen der Vorinstanzen werden aber bei den Liegenschaften der im bundesgerichtlichen Verfahren noch auftretenden Beschwerdeführer die Immissionsgrenzwerte jedenfalls im Jahr 2015 eingehalten werden können. Der Kosten-Nutzen-Index spielt somit für die Beschwerdeführer selbst, falls sich die Feststellungen der Vorinstanzen über die künftige Lärmbelastung bundesrechtlich halten lassen, keine Rolle und berührt deren schutzwürdige Interessen nicht. Es ist daher im Folgenden zu prüfen, ob die von den Beschwerdeführern gegen die Ermittlung der Lärmbelastung erhobenen Rügen begründet sind oder nicht.

E. 6

Die Beschwerdeführer wenden gegen die vorgenommene Lärmermittlung ein, es dürfe nicht auf den Emissionsplan abgestellt werden, da dieser hinsichtlich der Zugszahlen auf einer längst überholten Prognose beruhe. Zudem seien gewisse spezielle, örtlich begrenzte Lärmquellen unberücksichtigt geblieben, so die Reflexionen der Stützmauern, das Kurvenkreischen und der Schienenstoss bei Bahn-km 23.750. Schliesslich lasse sich der Korrekturfaktor K1 für den Bahnlärm nachts nicht mehr rechtfertigen und sei um 3 dB(A) zu korrigieren. Ob die für das Sanierungsprojekt massgebende Lärmbelastung richtig ermittelt worden sei, ist eine weitgehend technische Frage. In solchen Fragen übt das Bundesgericht Zurückhaltung, insbesondere wenn sich die Plangenehmigungsbehörde oder die Vorinstanz bei deren Beurteilung auf die Meinung der zuständigen Fachstellen gestützt haben. In diesen Fällen wird im bundesgerichtlichen Verfahren in der Regel nur geprüft, ob alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte berücksichtigt und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen worden sind (vgl. etwa BGE 117 Ib 285 E. 4 S. 293, 125 II 591 E. 8a S. 604). Nun hat hier das Bundesamt für Umwelt (BAFU; früher: Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, BUWAL) als eidgenössische Fachstelle für Umweltschutzfragen in den vorinstanzlichen Verfahren festgestellt, dass die Ermittlung der massgeblichen Lärmsituation nicht zu beanstanden sei (vgl. Stellungnahmen des BUWAL vom 30. Januar 2002 und vom 9. September 2004 Ziffern 5.1 und 5.2). Weiter bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Sachverhalt nicht vollständig abgeklärt worden wäre oder wesentliche Aspekte nicht richtig gewürdigt worden wären. Das Bundesgericht kann sich daher zu den von den Beschwerdeführern aufgeworfenen Fragen auf wenige Bemerkungen beschränken:

E. 6.1

Mit gutem Grund hat die Rekurskommission INUM dem Einwand der Beschwerdeführer, die im Emissionsplan für das Jahr 2015 prognostizierte Zugszahl sei angesichts der heute verkehrenden Züge viel zu niedrig angesetzt, die Schwierigkeiten entgegengehalten, überhaupt einigermaßen verlässliche Verkehrsprognosen erstellen zu können. Solche Prognosen entziehen sich denn auch nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung weitgehend der Kritik, sofern sie sich nicht schon im Laufe des Bewilligungsverfahrens als

offensichtlich und erheblich unrichtig und damit als unbrauchbar herausstellen (vgl. BGE 126 II 522 E. 14, mit Hinweisen). Im gleichen Zusammenhang wird im angefochtenen Entscheid ebenfalls zu Recht erwähnt, dass die erwartete Verkehrsmenge nur eines der Kriterien bildet, anhand derer der Emissionsplan erarbeitet wird. Weitere ebenso wichtige Elemente bildeten die Verteilung des Verkehrs auf die Tages- und Nachtzeit sowie die Verkehrszusammensetzung (vgl. Art. 17 Abs. 2 VLE), d.h. insbesondere der Sanierungsgrad des verwendeten Rollmaterials. Schliesslich legt die Rekurskommission INUM dar, dass auf der fraglichen Strecke die Zahl der Gütertransporte durch die beschränkte betriebliche Verfügbarkeit der Rangierbahnhöfe Basel und Limmattal begrenzt wird und nur ein Ausbau der Infrastrukturanlagen zusätzlichen Verkehr zuliesse. Bei einem solchen Ausbau müsste aber auch die Frage der Lärmbelastung neu geprüft werden. Diesen zutreffenden Ausführungen ist nichts beizufügen.

E. 6.2

Im angefochtenen Entscheid wird eingeräumt, dass das zur Ermittlung der Lärmbelastung beigezogene Berechnungsprogramm SEMIBEL Schallreflexionen, die an schallharten Flächen entstehen können, nicht berücksichtige. Grundsätzlich dürfe jedoch davon ausgegangen werden, dass die Reflexionen gegenüber dem direkten Fahrgeräusch von wesentlich geringerer Bedeutung seien und vernachlässigt werden könnten. Weitere Abklärungen seien nur bei Sondersituationen nötig und hier für den Bereich "neuer Limmat-Übergang Baden-Obersiggenthal" durch ein Gutachten (Grolimund & Partner AG vom 25. März 2002) auch angestellt worden. Gemäss dem Experten-Bericht hätten zwar die beim Brückenbau errichteten hohen Stützmauern für die gegenüberliegenden Gebiete "Boldi" und "Au" eine Erhöhung des Lärmpegels nachts von 1,5 dB(A) für den Zustand 2000 und von 2 dB(A) für den Zustand 2015 zur Folge, doch würden die Immissionsgrenzwerte immer noch eingehalten. - Die Liegenschaften der Beschwerdeführer befinden sich nicht in den Quartieren "Boldi" oder "Au". Ihr Begehren um Berücksichtigung der Schallreflexionen stösst schon aus diesem Grund ins Leere. Ähnliches gilt für das beanstandete Kurvenkreischen sowie die angebliche Lärmmehrbelastung durch einen Schienenstoss. Gemäss dem nachträglich von den SBB beigezogenen Gutachten (Basler & Hofmann vom 23. Juni 2003) ist bei Messungen im Teilbereich R4 in Nähe der fraglichen Kurve bei einzelnen Zugdurchfahrten leichtes Quietschen wahrgenommen worden; die schwach höherfrequenten Anteile des Zuglärms seien jedoch innerhalb des Gesamtgeräusches von untergeordneter Bedeutung. Die Wohnhäuser der Beschwerdeführer liegen nicht im Teilbereich R4, sondern in den Teilbereichen R5 und R6. Da in diesen Bereichen die Bahngleise kurvenlos verlaufen, ist davon auszugehen, dass bei den Liegenschaften der Beschwerdeführer kein störendes Kreischen auftritt. Desgleichen kann ausgeschlossen werden, dass sich ein Schienenstoss bei Bahn-km 23.750 (Teilbereich R4), dessen Existenz von den SBB bestritten wird, in wahrnehmbarer Weise auf den Lärmpegel bei den Grundstücken der Beschwerdeführer auswirken würde.

E. 6.3

Die Beschwerdeführer verlangen erneut die Aufhebung oder eine Kürzung der Pegelkorrektur K 1 für den nächtlichen Eisenbahnlärm auf stark befahrenen Strecken (vgl. Anhang 4 zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV, SR 814.41]). Sie legen jedoch nicht dar, inwiefern die Schlussfolgerung der Rekurskommission INUM, wonach noch keine neuen gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die

Störwirkung nächtlichen Eisenbahnlärms bestünden, unhaltbar sei. Ihr Hinweis auf die kritischen Äusserungen von Robert Hofmann hilft ihnen nichts, stellt doch auch dieser Wissenschaftler fest, dass das vorhandene Material noch keine ausreichend gefestigte Aussage über die Störung bei sehr hoher Zugsdichte gestatte (vgl. Lärm und Lärmbekämpfung in der Schweiz, Vorlesungsskript ETH, 5. A. 2003, 13-10).

E. 6.4

Die Einwendungen gegen die Ermittlung der massgeblichen Lärmbelastung erweisen sich somit als unbegründet. Dementsprechend ist auf die Kritik der Beschwerdeführer am Kosten-Nutzen-Index nicht weiter einzugehen (vgl. oben E. 5).

E. 7

Soweit die Beschwerdeführer die lärmässigen Auswirkungen des senkrechten Abschlusses der projektierten Lärmschutzwände auf das Gebiet Roggenboden beanstanden und eine Neuermittlung des Lärms an diesem Ort fordern, setzen sie sich nicht für eigene, sondern für Dritt-Interessen ein. Dies ist, wie eingangs erwähnt (E. 2.2), im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde unzulässig.

E. 8

Schliesslich machen die Beschwerdeführer geltend, dass die Teilbereichsgrenze R4/R5 auf die Höhe der neuen Siggenthaler Brücke verlegt werden müsse, begründen aber nicht, welchen Nutzen sie aus einer solchen Verschiebung ziehen oder welchen Nachteil sie dadurch abwenden könnten. Insofern ist auf die Beschwerde mangels Legitimation der Beschwerdeführer bzw. mangels genügender Begründung nicht einzutreten (vgl. oben E. 2.2). Zwar haben die Beschwerdeführer generell verlangt, dass ihnen nötigenfalls eine angemessene Nachfrist "zur Nachbesserung und Aktennachreichung" zu gewähren sei. Beschwerdeergänzungen können jedoch nach Ablauf der Beschwerdefrist nicht mehr vorgenommen und gesetzliche Beschwerdefristen nicht verlängert werden (vgl. Art. 33 Abs. 1 OG). Eine Nachfrist kann einzig dann angesetzt werden, wenn die Begehren oder die Begründung der Beschwerde die nötige Klarheit vermissen lässt, nicht aber, wenn eine Begründung fehlt oder unvollständig ist (vgl. Art. 108 Abs. 3 OG; BGE 131 II 449, E. 1.3 S. 452, mit Hinweisen). Auf die am 25. Oktober 2006 nachgereichte Ergänzung der Beschwerdebegründung kann daher ebenfalls nicht eingetreten werden.

E. 9

Die Beschwerdeführer ersuchen um Kostenbefreiung und Zusprechung einer Parteientschädigung, weil die Rekurskommission INUM ihre Vorbringen nicht berücksichtigt bzw. sich nicht wirklich damit befasst habe. Dieser Vorwurf ist zurückzuweisen. Die Vorinstanz hat sämtliche für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte berücksichtigt, die nötigen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen und auch die von den Beschwerdeführern gestellten Fragen und Begehren einlässlich geprüft. Hätte die Vorinstanz ihre Prüfungspflicht verletzt, wäre dies übrigens nicht im Rahmen der Kostenregelung zu berücksichtigen, sondern müsste zur Rückweisung der Sache führen.

E. 10

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach dem Gesagten abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist. Da die Beschwerdeführer im für die Sanierung massgeblichen Zeitpunkt nicht von übermässigen Immissionen betroffen sein werden und für ihre Liegenschaften

keine Erleichterungen gewährt werden müssen, besteht keine Möglichkeit, hier die Sonderbestimmungen des eidgenössischen Enteignungsgesetzes über die Kosten- und Entschädigungsfolgen anzuwenden (vgl. Urteil 1A.108/2006 vom 7. November 2006 E. 2.3 und nicht publ. E. 5). Die Kosten- und Entschädigungsregelung richtet sich mithin nach dem allgemeinen Verfahrensrecht. Danach sind die bundesgerichtlichen Kosten den unterliegenden Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 156 Abs. 1 OG). Auf die Zusprechung einer Parteientschädigung an die obsiegenden SBB ist im Hinblick auf Art.156 Abs. 2 OG zu verzichten.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.