

# **BGer 1C 218/2018 vom 2. November 2018**

Bundesgericht, 2018-11-02, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_218\\_2018](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_218_2018)

FR: TF 1C 218/2018 du 2 novembre 2018

IT: TF 1C 218/2018 del 2 novembre 2018

## **Regeste**

Lärmimmissionen am Bahnhofplatz | Ökologisches Gleichgewicht

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Angefochten ist ein Endentscheid des Bundesverwaltungsgerichts in einer öffentlich-rechtlichen Angelegenheit ( Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. a und Art. 90 BGG ). Die Beschwerdeführerin (Sammelbezeichnung für die Mitglieder der Erbegemeinschaft) hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist mit ihren Anträgen nicht durchgedrungen. Sie ist als Eigentümerin des von den Lärmemissionen der RhB unmittelbar betroffenen Grundstücks zur Beschwerde befugt ( Art. 89 Abs. 1 BGG ). Die weiteren Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

### **E. 2**

Unbestritten ist, dass die von der Beschwerdeführerin beanstandeten Quietschgeräusche der RhB die Immissionsgrenzwerte (IGW) vorliegend nicht überschreiten. Diesbezüglich kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (vgl. E. 5.2). Strittig ist hingegen, ob aufgrund des Vorsorgeprinzips die Lärmemissionen, trotz Einhaltung der IGW, weitergehend zu begrenzen sind.

#### **E. 2.1**

Die Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung von Art. 11 Abs. 2 USG (SR 814.01). Die Vorinstanz habe es zu Unrecht abgelehnt, die bestehenden Lärmimmissionen der RhB näher zu untersuchen. Insbesondere habe sie es unterlassen, ein unabhängiges Lärmgutachten am Bahnhof Davos Platz zur Untersuchung weitergehender Lärmimmissionen zu erstellen bzw. erstellen zu lassen sowie ein unabhängiges Gutachten über die Wirksamkeit und die wirtschaftliche Tragbarkeit der angebehrten Lärmschutzmassnahmen vorzunehmen bzw. vornehmen zu lassen.

#### **E. 2.2**

Die Vorinstanz stützte demgegenüber den Entscheid des BAV, wonach unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge nach Art. 11 Abs. 2 USG keine Veranlassung bestehe, die Lärmemissionen durch zusätzliche Massnahmen weitergehend zu begrenzen. Insbesondere erweise sich die Installation einer Schienenschmieranlage zur Schienenkopfconditionierung als wirtschaftlich nicht tragbar.

### **E. 3**

Nach Art. 11 Abs. 2 USG sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vorsorgliche Emissionsbegrenzung). Im Bereich des Lärmschutzes gelten nach dem klaren Wortlaut von Art. 7 LSV und in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Art. 11 Abs. 2 und Art. 23 USG die Voraussetzungen der Einhaltung der Planungswerte und der vorsorglichen Emissionsbegrenzung kumulativ. Die unter den IGW liegenden Planungswerte stellen keine Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 12 USG dar und legen daher nicht das Mass der vorsorglichen Emissionsbegrenzung gemäss Art. 11 Abs. 2 USG fest, sondern konkretisieren als zusätzliche Belastungsgrenzwerte, d.h. Begrenzung der Immissionen, den vorsorglichen und vorbeugenden Immissionsschutz im Sinne des Planungsgrundsatzes gemäss Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG (SR 700). Ihre Einhaltung belegt nicht ohne weiteres, dass alle erforderlichen vorsorglichen Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 2 USG getroffen worden sind. Ein Vorhaben vermag somit 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 bzw. Art. 7 Abs. 1 lit. a der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) genannten Kriterien zu prüfen, ob die Vorsorge weitergehende Beschränkungen erfordert (zum Ganzen: BGE 141 II 476 E. 3.2 S. 479 f.; 124 II 517 E. 4b S. 521 f.; je mit Hinweisen). Bei Anlagen, welche die lärmschutzrechtlichen Planungswerte einhalten, kommen zusätzliche Massnahmen zum Lärmschutz im Sinne der Vorsorge jedoch nur in Betracht, wenn sich dadurch mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt ( BGE 127 II 306 E. 8 S. 318; Urteil 1C\_283/2016 vom 11. Januar 2017 E. 6.3; je mit Hinweisen).

#### **E. 4.1**

Das BAFU hat im vorinstanzlichen Verfahren ausgeführt, als vorsorgliche Lärmschutzmassnahme stehe vorliegend einzig die Installation einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung zur Diskussion. Die Beschwerdegegnerin habe im Rahmen des Vorsorgeprinzips bereits unterschiedliche Massnahmen wie den Einbau von Radschallabsorbern und mobile Schmieranlagen bei neuen Zugkompositionen (sog. Spurkranzschmieranlagen) getroffen, welche sich bewährt hätten.

#### **E. 4.2**

Während die Beschwerdegegnerin den tatsächlichen Nutzen der vom BAFU zur Prüfung vorgeschlagenen fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung als nicht gesichert einstufte, wies das BAFU darauf hin, durch eine korrekte Bedienung einer solchen Anlage könnten Quietschgeräusche bzw. Kurvenkreischen grundsätzlich reduziert werden. Das BAV hielt in seiner Verfügung vom 28. Dezember 2016 jedoch fest, insbesondere gestützt auf Erfahrungen der Schweizerischen Bundesbahnen lägen keine eindeutigen Ergebnisse vor, wonach durch den Einbau einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung eine nachhaltige und absolute Verbesserung der Lärmemissionen erreicht werden könne. Soweit die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid festhielt, die Wirksamkeit der Schienenschmieranlage sei beschränkt, kann dies nicht als offensichtlich unrichtig bezeichnet werden. Dies insbesondere mit Blick auf die vorinstanzlich festgestellte Tatsache, dass die störenden Geräusche vorliegend nur durch alte Triebfahrzeuge und Wagen verursacht werden und gemäss den Ausführungen der Beschwerdeführerin lediglich bei warmen und trockenen Verhältnissen auftreten. Die in

diesem Zusammenhang vorgebrachte Rüge der Beschwerdeführerin, die Vorinstanz und das BAV hätten die lärmreduzierende Wirkung der technischen Möglichkeiten einer Schienenschmieranlage gar nicht geprüft, ist unbegründet. Die tatsächlichen Auswirkungen dieser Massnahme im konkreten Fall könnten nur festgestellt werden, wenn die Anlage realisiert werden würde. Will man ihre hypothetische Wirksamkeit beurteilen, kann man sich - wie dies die Vorinstanz mit Verweis auf die Fachbehörden gemacht hat - hingegen nur auf Hypothesen und Erfahrungswerte stützen. Nicht zielführend ist es unter diesen Umständen, ein Gutachten zur Wirksamkeit der vorsorglichen Lärmreduktionsmassnahmen einzuholen.

#### **E. 4.3**

Die von der Vorinstanz gestützte Kostenschätzung der Beschwerdegegnerin, wonach sich die Installationskosten einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfkonditionierung auf Fr. 55'000.-- und die jährlichen Unterhaltskosten auf Fr. 7'500.-- belaufen, erachtete sowohl das BAFU als auch das BAV als plausibel. Das BAV hielt in seiner Verfügung fest, die von der Beschwerdegegnerin angegebenen Kosten lägen erfahrungsgemäss im üblichen Rahmen einer solchen Anlage. Es trifft zwar zu, dass die Vorinstanz keine eigenen Abklärungen vorgenommen hat und keine Belege vorliegen. Sie durfte sich aber diesbezüglich auf die Einschätzungen der Fachbehörden stützen, zumal in der Beschwerdebegründung nicht rechtsgenügend aufgezeigt wird, inwiefern dieses Vorgehen unhaltbar bzw. die Annahmen offensichtlich unrichtig sein sollen. Zuverlässigere Annahmen als eine Kostenschätzung, die von zwei Fachbehörden als plausibel erachtet wird, sind nicht ersichtlich. Der Einwand der Beschwerdeführerin, die Vorinstanz habe betreffend die Kosten "unhinterfragt" die Behauptungen der Beschwerdegegnerin übernommen, weshalb sie ihre Pflicht zur Sachverhaltsabklärung in willkürlicher Weise missachtet habe, ist mithin nicht zu hören.

#### **E. 4.4**

Die Vorinstanz hielt weiter zu Recht fest, bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit habe ein strenger Massstab zu gelten, da die Planungswerte bei den Liegenschaften der Beschwerdeführerin relativ deutlich unterschritten werden. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind in solchen Fällen weitergehende Emissionsbeschränkungen nur dann als wirtschaftlich tragbar anzusehen, wenn sie mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen können (vgl. E. 3 hiervor). Dies ist aber vorliegend gerade nicht der Fall. Zusammenfassend ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die wirtschaftliche Tragbarkeit der Massnahme verneint hat. Nach der Auffassung des BAFU ist aufgrund der deutlichen Unterschreitung der IGW auch keine weiterführende Sachverhaltsabklärung bezüglich des Lärmpegels (inkl. der Berücksichtigung des Kurvenkreischens) angezeigt. Dieser Einschätzung des BAFU ist zuzustimmen. Es besteht vorliegend kein Anlass für das von der Beschwerdeführerin beantragte Lärmgutachten, zumal ein solches im Rahmen der Vorsorge keine weiteren Massnahmen auszulösen vermöchte (vgl. E. 3 hiervor).

#### **E. 4.5**

Im Übrigen sind, wie die Vorinstanz zu Recht festgestellt hat, keine weiteren verhältnismässigen Lärmschutzmassnahmen ersichtlich. Die Vorinstanz hat demnach kein Bundesrecht verletzt, wenn sie festgehalten hat, dass gestützt auf das Vorsorgeprinzip nach Art. 11 Abs. 2 USG keine Veranlassung bestehe, die Lärmemissionen durch zusätzliche

Massnahmen weitergehend zu begrenzen.

**E. 5**

Die Beschwerde erweist sich nach dem Gesagten als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig ( Art. 66 Abs. 1 BGG ). Die Beschwerdegegnerin hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung ( Art. 68 Abs. 3 BGG ).

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