

# **BVGer A-604/2017 vom 22. März 2018**

Bundesverwaltungsgericht, 2018-03-22, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-604\\_2017](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-604_2017)

FR: TAF A-604/2017 du 22 mars 2018

IT: TAF A-604/2017 del 22 marzo 2018

## **Regeste**

Lärmschutzmassnahmen

## **Erwägungen**

### **E. 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.

### **E. 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).

#### **E. 1.2.1**

Vorliegend führen die Mitglieder einer Erbgemeinschaft 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 BVGer A-1619/2011 vom 20. Dezember 2011 E. 2.1). Diese Voraussetzung sowie die Anforderungen an die Vertretung (Art. 11 VwVG) sind vorliegend erfüllt.

#### **E. 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.

### **E. 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).

### **E. 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).

### **E. 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.

### **E. 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 BVer 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.

### **E. 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; Schrade/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).

### **E. 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.

### **E. 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.

### **E. 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).

### **E. 6.2**

Als Lärmschutzmassnahme zur Diskussion steht vorliegend insbesondere die Installation einer fixen Schienenschmieranlage zur Schienenkopfconditionierung. 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 Radschallabsorbern und Spurrandschmieranlagen 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.

### **E. 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 sinngemäss 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).

### **E. 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 Massstab 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.

#### **E. 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.

#### **E. 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 unterlassen, 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.

#### **E. 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 Entscheid der Vorinstanz erweist sich damit als richtig, weshalb die Beschwerde abzuweisen ist.

## **E. 8**

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

### **E. 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.

### **E. 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).

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