Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
1E.8/2002 /dxc

Urteil vom 4. November 2002
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

Bundesgerichtsvizepräsident Aemisegger, Präsident,
Bundesrichter Aeschlimann, Bundesrichter Catenazzi,
Gerichtsschreiberin Schilling.

X._____,
Y._____,
Beschwerdeführer,
beide vertreten durch Fürsprecher Dr. iur. Christian Brunner, Hintere Hauptgasse 9, 4800 Zofingen,

gegen

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG,
Division Infrastruktur/Neubaustrecken,
Eisenbahnstrasse 8, 4901 Langenthal,
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 3003 Bern.

Plangenehmigung für die Bahn 2000, Verbindungslinie
Rothrist (exkl.) - Zofingen (exkl.), Teilabschnitt 4.4.,
Schleife Aarburg,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Verfügung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK) vom 10. Juni 2002.

Sachverhalt:
A.
Für die im Konzept Bahn 2000 vorgesehene Schnellverbindung von Bern nach Luzern über Zofingen soll die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist mit einer einspurigen Linie Rothrist-Zofingen ergänzt werden. Das in Aarburg von den Stammlinien Olten-Aarburg/Oftringen-Rothrist abzweigende und direkt zur Stammlinie Olten-Luzern führende Geleise ersetzt die in den vierziger Jahren erstellte Bahnanlage (sog. Kriegsschleife), die nie fahrplanmässig betrieben wurde. Die für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegte Strecke wird stündlich mit zwei Zügen befahren werden. Zum Projekt gehören neben dem 841 m langen Verbindungsgeleise die Spurwechsel und Anschlussweichen sowie die erforderlichen Signale, Kabeltrassees und Fahrleitungsanlagen.
Am 1. September 2000 legten die Schweizerischen Bundesbahnen SBB dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Projekt für die Verbindungslinie zur Genehmigung vor. Die Pläne wurden vom 23. Oktober bis 21. November 2000 öffentlich aufgelegt. Während der Planauflage erhoben unter anderem X._____ und Y._____, beide Miteigentümer einer Liegenschaft in Aarburg, mit einer gemeinsamen Eingabe gegen das Bahnprojekt Einsprache. Sie verlangten in verfahrensmässiger Hinsicht, dass eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung nachgeholt und das Ergebnis den Einsprechern zur Stellungnahme unterbreitet werde. Materiell verlangten sie eine Projektänderung in dem Sinne, dass im Bereiche ihrer Liegenschaft an der Bahnlinie eine Lärmschutzwand zu erstellen sei und unter den Geleisen sog. Unterschottenmatten zur Vermeidung von Körperschall eingebaut würden. Allenfalls seien am Einfamilienhaus der Einsprecher selbst bauliche Schallschutzmassnahmen zu treffen und die SBB zu verpflichten, den Eigentümern für die Entwertung ihrer Liegenschaft eine Entschädigung zu entrichten.

B.
Mit Verfügung vom 10. Juni 2002 genehmigte das UVEK das Projekt für die Verbindungslinie Rothrist-Zofingen unter verschiedenen Auflagen. Das Departement wies die erhobenen Einsprachen ab, soweit diese nicht aufgrund der Erwägungen ausdrücklich ganz oder teilweise gutgeheissen wurden. Die enteignungsrechtlichen Entschädigungsforderungen wurden der Eidgenössischen Schätzungskommission, Kreis 8, zur Behandlung überwiesen.
Zu den Begehren der Einsprecher X._____ und Y._____ wird in den Erwägungen bemerkt, diese wohnten in der Nähe der Abzweigung der neuen Bahnlinie von den Stammlinien Aarburg/Oftringen-Rothrist und Aarburg/ Oftringen-Zofingen. Gemäss dem Lärmbelastungsplan 1999, Ist-Zustand, würden in diesem Anschlussbereich bei den angrenzenden Gebäuden die Immissionsgrenzwerte bereits überschritten. Durch das Befahren der neuen Weichen werde zwar inskünftig ein gewisser Mehrlärm verursacht, doch werde dieser im Bericht über die Auswirkungen auf die Umwelt nur auf bis zu 2 dB(A) veranschlagt, was als knapp wahrnehmbar einzustufen sei. Diese geringe zusätzliche Lärmzunahme im Anschlussbereich Rothrist werde gegenüber den Auswirkungen des laufend zunehmenden Verkehrs im Huckepack-Korridor Olten-Lötschberg völlig in den Hintergrund treten. Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Linie rechtfertige sich daher die Erstellung einer Lärmschutzwand nicht. Dagegen stehe für den fraglichen Abschnitt der Planungsbeginn für die Eisenbahn-Lärmsanierung gemäss Bundesgesetz bevor und stünden entsprechende Plangenehmigungen für Lärmschutzmassnahmen für die Jahre 2004 bis 2006 in Aussicht.
Zum Antrag auf Einbau von Unterschottenmatten zur Vermeidung von Körperschall führte das UVEK aus, die in den Weisungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) vom 20. Dezember 1999 festgelegten Immissionsrichtwerte könnten gemäss dem Bericht "Auswirkungen über die Umwelt" im fraglichen Bereich nachts nur bei günstigsten Rahmenbedingungen eingehalten werden. Es sei nicht auszuschliessen, dass entlang der Geleise die massgebenden Richtwerte überschritten würden. Heute bestünden noch keine verlässlichen Erkenntnisse über Schutzmassnahmen gegen Körperschall bei Beanspruchungen, wie sie hier auftreten würden. Indessen laufe zur Zeit in Rothrist ein Pilotversuch und würden in verschiedenen Gleisabschnitten, so auch im Bereich einer Weiche, Unterschottenmatten eingebaut. Die bisherigen Ergebnisse erlaubten jedoch noch keine abschliessende Beurteilung. Die SBB sicherten aber zu, dass sie den Einbau von Unterschottenmatten nochmals prüfen würden, falls sich noch vor dem Einbau der Weichen positive Resultate aus dem Pilotversuch ergäben. Zum konkreten Begehren der Einsprecher X._____ und Y._____ hätten die SBB zwar festgestellt, bei deren Liegenschaft könnten die Richtwerte
eingehalten werden, da der Abstand zum Spurwechsel und zur Weiche mehr als 50 m betrage. Immerhin sei auch gegenüber diesen Einsprechern versprochen worden, dass bei ihrer Liegenschaft Messungen bezüglich Erschütterungen und Körperschall durchgeführt und bei Überschreitungen geeignete Massnahmen geprüft würden. Die SBB seien daher im Dispositiv zu solchen Vorkehren zu verpflichten. - Die entsprechende Auflage (Ziffer 5.8) im Dispositiv der Plangenehmigungsverfügung des UVEK lautet wie folgt:
"Messungen der Erschütterungen und des Körperschalls betreffend die Liegenschaft der Einsprecher X._____ und Y._____ sind vor und nach der Betriebsaufnahme durchzuführen. Darüber ist ein Bericht zu verfassen und dieser der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung einzureichen.
Zum Bericht ist die Stellungnahme der Einsprecher einzuholen.
Bei Überschreitungen der massgebenden Immissionsrichtwerte sind geeignete Massnahmen vorzuschlagen und der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung zu unterbreiten.
Das UVEK ist über die Ergebnisse des Pilotversuchs sowie allfälliger weiterer Untersuchungen zu informieren."
C.
Gegen die Plangenehmigungsverfügung des UVEK haben X._____ und Y._____ gemeinsam Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht. Die Beschwerdeführer ersuchen vor Bundesgericht erneut um Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung und stellen die gleichen Begehren um bauliche Schutzmassnahmen wie in ihrer Einsprache. In formeller Hinsicht wird beantragt, der Beschwerde sei in dem Sinne aufschiebende Wirkung beizulegen, dass die neue Linie erst dann in Betrieb genommen werden dürfe, wenn die verlangten baulichen Vorkehren getroffen seien. Zudem sei als vorsorgliche Massnahme die Umleitung des nächtlichen Güterverkehrs von der Stammlinie Olten-Aarburg/Oftringen-Rothrist auf die Rutigerlinie anzuordnen, damit die Anwohner vom künftig zunehmenden Huckepack-Verkehr entlastet werden könnten.
Die SBB beantragen Abweisung der Beschwerde, soweit auf diese einzutreten sei. Das UVEK hat sich nur zum

Begehren um aufschiebende Wirkung der Beschwerde geäussert, das abzuweisen sei.
D.
Mit Präsidialverfügung vom 12. September 2002 sind die Gesuche um aufschiebende Wirkung der Beschwerde und um Erlass einer vorsorglichen Massnahme abgewiesen worden.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
Der angefochtene Plangenehmigungsentscheid ist, da der Ausbau der Linie Rothrist-Zofingen vom Bundesrat als mit dem Konzept BAHN 2000 zusammenhängend erklärt worden ist, vom UVEK ausgegangen. Plangenehmigungsentscheide des Departementes unterliegen der direkten Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht; die Beschwerde an die Rekurskommission UVEK ist ausgeschlossen (vgl. Art. 18 Abs. 2 und Art. 18h Abs. 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG, SR 724.101]in der Fassung vom 18. Juni 1999). Auf die frist- und formgerecht eingereichte Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist daher grundsätzlich einzutreten.
2.
Die Beschwerdeführer stellen vorweg Antrag auf Rückweisung der Sache zur Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).
In der Plangenehmigungsverfügung wird zur Frage der formellen Umweltverträglichkeitsprüfung bemerkt, gemäss Anhang Ziffer 12 zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV, SR 804.011) unterlägen nur neue Eisenbahnanlagen voraussetzungslos der Prüfungspflicht, während für andere Anlagen eine solche nur bestehe, wenn der Kostenvoranschlag 40 Millionen Franken übersteige. Da es sich im vorliegenden Fall nicht um eine Neuanlage handle und deren Kosten unter der erwähnten Grenze lägen, könne auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Die SBB weisen in ihrer Beschwerdeantwort darauf hin, dass die Anbindung der bereits bestehenden, jedoch bisher noch nicht in Betrieb genommenen Verbindungslinie an das Schienennetz nicht den Charakter einer neuen Eisenbahnlinie im Sinne des Anhangs Ziffer 12.1 zur UVPV habe. Wohl werde zu Gunsten der Anwohner davon ausgegangen, dass die wiederherzustellende Strecke im Sinne der Lärmschutzgesetzgebung als neue Anlage zu betrachten sei. Entgegen der Meinung der Beschwerdeführer seien jedoch die Begriffe der neuen Eisenbahnlinie gemäss Anhang Ziffer 12.1 zur UVPV und nach Art. 7 ff. der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41)
nicht identisch. Das umstrittene Projekt sei daher, was auch das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) als Fachbehörde bestätigt habe, nicht UVP-pflichtig. Dieser Auffassung kann aus folgenden Überlegungen zugestimmt werden:
2.1 Weder das Eisenbahngesetz noch der Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000 enthalten - im Gegensatz zum Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. Oktober 1991 (SR 742.104; vgl. Art. 11 Abs. 6 und Art. 12 Abs. 3) - besondere Bestimmungen darüber, welche Projekte einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen seien. Art. 18b EBG hält lediglich fest, dass das Plangenehmigungsgesuch "mit den erforderlichen Unterlagen" einzureichen sei. Gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. k der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen vom 2. Februar 2000 (VPVE, SR 742.142.1) zählen zu diesen Unterlagen auch "besondere Nachweise, die sich aus den bundesrechtlichen Vorschriften über die Raumplanung und über den Schutz der Umwelt, der Natur und der Landschaft ergeben". Ob ein Eisenbahnprojekt einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei, bestimmt sich demnach, abgesehen von den genannten Vorschriften über die Eisenbahn-Alpentransversale, ausschliesslich nach den Vorschriften des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) und der UVPV.
2.2 Nach Anhang Ziffer 12.1 zur UVPV sind "neue Eisenbahnlinien" in jedem Fall UVP-Anlagen, während gemäss Anhang Ziffer 12.2 "andere Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen (einschliesslich Ausbau von Eisenbahnlinien)" der Prüfungspflicht nur unterstehen, wenn der Kostenvoranschlag 40 Millionen Franken übersteigt oder sie einem anderen im Anhang beschriebenen Anlagetyp entsprechen. Entgegen dem angefochtenen Entscheid fallen somit nicht alle Neuanlagen, sondern - wie die SBB zu Recht unterstreichen - nur die neuen Eisenbahnlinien unter Anhang Ziffer 12.1. Den SBB ist auch darin zuzustimmen, dass der Begriff der "ortsfesten neuen Anlage" im Sinne von Art. 7 ff. LSV nichts mit der Abgrenzung in den Ziffern 12.1 und 12.2 des UVPV-Anhangs zu tun hat und sowohl Eisenbahnlinien wie auch andere Bahnanlagen erfassen kann.
Einzuräumen ist indessen, dass unter dem Gesichtswinkel des vorliegenden Falles nicht von vornherein klar

ist, was als "neue Eisenbahnlinien" im Sinne der UVPV zu gelten hat. Zu diesem Begriff wird im Anhang Ziffer 12.1 (in Klammern) auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SBBG, SR 742.31) sowie auf Art. 5 und 6 EBG verwiesen. In Art. 5 EBG wird im Wesentlichen festgehalten, dass für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur eine Konzession benötigt wird. Art. 6 EBG umschreibt die Voraussetzungen zur Erteilung, Änderung oder Erneuerung der Konzession. Gemäss Art. 4 SBBG bedürfen die SBB keiner Konzession (Abs. 1), doch ist der Bau oder Erwerb weiterer Eisenbahnstrecken durch die Bundesversammlung zu genehmigen (Abs. 3). Aus diesen Bestimmungen kann hergeleitet werden, dass als neue Eisenbahnlinien im Sinne von Ziffer 12.1 des Anhangs zur UVPV jene neuen Strecken zu verstehen sind, für welche entweder eine Konzession erteilt oder die Genehmigung der Bundesversammlung eingeholt werden muss. Dies wird durch die Bestimmungen über das massgebliche Verfahren bestätigt, wonach die Umweltverträglichkeitsprüfung für neue Eisenbahnlinien zwei Stufen umfasst und die erste Prüfung bei der Antragstellung an die Bundesversammlung bzw. bei der Beschlussfassung des Bundesrates betreffend die Konzessionserteilung vorzunehmen ist. Die umstrittene SBB-Verbindungsstrecke hätte somit nur als neue Eisenbahnlinie im Sinne der UVPV zu gelten, wenn deren Bau aufgrund von Art. 4 Abs. 3 SBBG durch die Bundesversammlung genehmigt werden müsste. Dass eine solche Genehmigung erforderlich sei, machen die Beschwerdeführer selbst nicht geltend. Die für den Bau der sog. Kriegsschleife notwendigen Bewilligungen und Genehmigungen wurden seinerzeit nach dem damals geltenden Recht erteilt und die Eisenbahnanlage erstellt. Wenn diese Anlage nun ersetzt und fahrplanmässig betrieben werden soll, so ist dies dem Ausbau einer Eisenbahnlinie gleichzustellen, wie er in Ziffer 12.2 des Anhangs zur UVPV speziell erwähnt wird. Das umstrittene Projekt brauchte mithin, da es die Kostenhöhe von 40 Millionen Franken nicht erreicht, keiner formellen Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 9 USG unterzogen zu werden.

2.3 Selbst wenn übrigens angenommen würde, der vorliegende Umbau der Linie müsste, da er zum Bestandteil eines Grossprojekts erklärt worden ist, in jedem Fall Art. 9 USG unterstehen, so hiesse dies noch nicht, dass die Nachholung des Prüfungsverfahrens anzuordnen wäre. Vielmehr untersucht das Bundesgericht in solchen Fällen, ob die Auswirkungen des umstrittenen Projekts auf die Umwelt trotz Fehlens einer formellen Prüfung in genügender Weise abgeklärt worden sind. Erlauben die vorgenommenen Abklärungen, die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Umweltschutzvorschriften des Bundes zu beurteilen, besteht für eine Rückweisung der Sache zu erneuter Kontrolle kein Anlass (vgl. BGE 124 II 460 E. 3a S. 469; Urteil 1A.155/1996 vom 16. Juli 1997 E. 2e, publ. in RDAF 1998 I S. 150, 157). Nun ist hier für die Planvorlage zunächst ein verwaltungsinternes Vorprüfungsverfahren gemäss Art. 3 ff. des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte vom 21. Juni 1991 (BB EGP; SR 742.100.1) durchgeführt worden, in welchem - unter Beizug der betroffenen Kantone und Gemeinden - abzuklären ist, ob das Projekt dem geltenden Recht genügt. In diesem hat sich das BUWAL als Fachbehörde den Feststellungen der SBB hinsichtlich
der zu erwartenden Erschütterungs- und Lärmimmissionen weitgehend angeschlossen, im Bereich Lärmbekämpfung allerdings verlangt, dass die Emissionsprognose und die Einhaltung der Planungswerte nochmals kontrolliert würden. Diese erneute Überprüfung haben die SBB in ihrem dem Plangenehmigungsgesuch beigelegten Bericht über die "Auswirkungen auf die Umwelt" vom 30. August 2000 vorgenommen. Was den Lärm betrifft, so werden die Belastungen des heutigen Zustandes (1999) wie auch der projektierten Verbindungslinie allein sowie gemeinsam mit den Stammlinien ausgewiesen. Der Bericht enthält auch Angaben über die zu erwartenden Körperschall- und Erschütterungsimmissionen. Das BUWAL ist in seiner Stellungnahme zum Plangenehmigungsgesuch vom 7. Februar 2001 davon ausgegangen, dass die vorgelegten Unterlagen für eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit ausreichend sind, und hat insbesondere festgestellt, dass das Projekt in den Umweltbereichen Lärm und Erschütterungen - die von den Beschwerdeführern aufgegriffen werden - den bundesrechtlichen Bestimmungen entspreche. Für eine Rückweisung der Sache zur Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung bestünde daher auch dann, wenn die geplante Verbindungsstrecke als "neue
Eisenbahnlinie" im Sinne von Ziffer 12.1 des Anhang zur UVPV betrachtet werden müsste, kein Grund.

3.

In materieller Hinsicht verlangen die Beschwerdeführer gestützt auf Art. 11 Abs. 3 USG in Verbindung mit Art. 7 Abs. 2 und allenfalls Art. 8 Abs. 2 LSV, dass im Bereiche ihrer Liegenschaft entlang der Bahnlinie eine 3,5 m hohe Lärmschutzwand erstellt werde.

Es ist unbestritten, dass am umzubauenden Verbindungsgeleise selbst die Planungswerte eingehalten werden können, während längs der bestehenden Stammlinien bereits heute die Immissionsgrenzwerte (nicht aber die

Alarmwerte) überschritten sind. In den Anschlussbereichen wird durch das Befahren der neu einzubauenden Spurwechsel und Weichen geringer Mehrlärm entstehen, der für die im unmittelbaren Einflussbereich liegenden Gebäude auf Seite Rothrist 2 dB(A) erreichen kann. Nach Auffassung der Beschwerdeführer ist der Anschlussbereich als Teil der Neuanlage zu betrachten und muss daher die Lärmmehrbelastung sofort zur Ergreifung von Schallschutzmassnahmen führen. Demgegenüber vertreten das UVEK und die SBB die Meinung, der Anschlussbereich, in dem das Verbindungsgeleise mit den bestehenden Stammlinien verknüpft wird, gelte nicht als neue sondern als geänderte ortsfeste Anlage. Der Anschluss des Verbindungsgeleises an die bestehenden Linien erfordere lediglich den Einbau einer Weichenverbindung und sei nur mit geringen technischen und baulichen Vorkehren verbunden; die Neuanlage selbst beginne erst ab der Weichenspitze. Ob und welche baulichen Schutzmassnahmen im Anschlussbereich und damit auch im Bereich der Liegenschaft der
Beschwerdeführer zu treffen seien, bestimme sich daher allein nach dem Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24. März 2000 (BGLE, SR 742.144).
Die Frage, wo eine mit dem bestehenden Verkehrsnetz zu verknüpfende neue Verkehrsanlage genau beginnt und welche Bestandteile das Projekt im Einzelnen umfasst, kann nicht in genereller Weise beantwortet werden (vgl. zum Nationalstrassenbau BGE 122 II 165 E. 16 S. 175 ff.). In BGE 121 II 378 E. 10b S. 399 hat das Bundesgericht zur Verbindung der SBB-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist mit den bestehenden Stammlinien im Bereich Hungerzelg bis Grüth/Rothrist erwogen, es sei aufgrund einer funktionalen Betrachtungsweise zu entscheiden, ob das Streckenstück als neue oder nur als wesentlich geänderte Anlage gelte. Um eine Neubaustrecke funktionsfähig zu machen, sei eine sachgerechte, auf die Anforderungen des neuen Verkehrsträgers zugeschnittene Verknüpfung mit der Stammlinie unumgänglich. Für die fragliche Linienverknüpfung sei nicht nur eine Weichenanlage, sondern auch ein Überwerfungsbauwerk für die Entflechtung der Bahnlinien nach Olten bzw. Aarburg/Zofingen zu erstellen. Abgesehen davon müssten, um den Zusammenschluss baulich und technisch zu ermöglichen, nicht unerhebliche Umbauten im Bahnhofbereich vorgenommen werden. Bei dieser Sachlage müsse das Neubauprojekt in lärmschutzrechtlicher Hinsicht als Ganzes und damit auch der
genannte Streckenteil bei Rothrist als neue ortsfeste Anlage betrachtet werden. - Die im genannten Urteil beschriebene Situation unterscheidet sich somit deutlich vom Sachverhalt im vorliegenden Fall. Für den heute umstrittenen Anschluss der eingleisigen Schlaufe Rothrist-Zofingen müssen lediglich Spurwechsel und Anschlussweichen eingebaut werden und sind keine weiteren Anpassungen erforderlich. Die SBB planen denn auch, den Spurwechsel im Rahmen einer normalen Oberbauerneuerung in einem Nachtintervall zu erstellen. Die bestehenden Anlagen werden demnach baulich und technisch nur geringfügig verändert. Die Verknüpfung der Stammlinien mit der neuen Strecke wird sich auf den Betrieb der bestehenden Linien ebenfalls kaum auswirken. Unter diesen Umständen erscheint es nicht als bundesrechtswidrig anzunehmen, die aus lärmschutzrechtlicher Sicht als neue Anlage geltende Verbindungslinie beginne nicht schon bei der Weichenverbindung, sondern erst dort, wo das neue Geleise auf eigenem Trassee von den Stammlinien wegführt.
Der Anschlussbereich in Nähe der Liegenschaft der Beschwerdeführer ist mithin nicht als neue, sondern als bestehende, geänderte ortsfeste Anlage zu betrachten. Der fragliche Streckenabschnitt untersteht - da die Stammlinien vor dem 1. Januar 1985 rechtskräftig bewilligt und noch nicht saniert worden sind - den dem Umweltschutzgesetz vorgehenden speziellen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen sowie der entsprechenden Verordnung vom 14. November 2001 (VLE, SR 742.144.1; vgl. Art. 1 BGLE und Art. 2 VLE). Nach Art. 4 Abs. 2 VLE gelten Änderungen ortsfester Eisenbahnanlagen, die keine den Emissionsplan 2015 übersteigenden Emissionen bewirken, nicht als wesentliche Änderungen im Sinne von Artikel 8 Absätze 2 und 3 LSV; die Sanierung dieser Anlagen richtet sich nach dem genannten Sonderrecht. Über den Schallschutz im hier umstrittenen Anschlussbereich ist daher, weil die Emissionen der neuen Verbindungslinie Rothrist-Zofingen im Emissionsplan 2015 enthalten sind, nicht nach den allgemeinen Regeln über die Emissionsbegrenzungen, sondern aufgrund der speziellen Normen über die Eisenbahn-Lärmsanierung zu befinden. Es kann daher unter anderem offen bleiben, ob die verzweigungsbedingte Lärmzunahme für die
Beschwerdeführer im Sinne von Art. 8 Abs. 3 LSV wahrnehmbar sei. Der Forderung der Beschwerdeführer nach sofortiger Anordnung baulicher Schutzmassnahmen gemäss der Lärmschutz-Verordnung - sei es längs der Bahngeleise oder an ihrem Einfamilienhaus selbst - kann demnach nicht stattgegeben werden. Die Lärmbekämpfung im umstrittenen Bahnbereich wird sich nach dem spezialrechtlichen Sanierungsprogramm richten, wobei den baulichen Schutzmassnahmen an der Stammlinie Olten-Bern als Huckepack-Korridor Priorität zukommen soll (Art. 7 Abs. 5 BGLE, Art. 22 Abs. 1 VLE). Soweit die Beschwerdeführer bereits im vorliegenden Verfahren diese Sanierungen bzw. den anzuwendenden Kosten-Nutzen-Index (Anhang 3 zur VLE) als verfas-

sungswidrig bezeichnen, ist auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde nicht einzutreten. Sie werden ihre Kritik im dannzumaligen Sanierungsverfahren vorbringen können.
4.
In der Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird schliesslich erneut beantragt, dass im Bereiche der Liegenschaft der Beschwerdeführer bauliche Vorkehren zur Verminderung von Erschütterungs- und Körperschalleinwirkungen zu treffen seien. In dieser Hinsicht hat jedoch das UVEK - wie bereits einlässlich dargestellt (Sachverhalt lit. B) - die SBB zur Vornahme von Messungen und, je nach Ergebnis, zur Prüfung weiterer Massnahmen verpflichtet. Messbericht und mögliche Verbesserungsvorschläge sind dem Departement zur Genehmigung zu unterbreiten. Dieses wird somit über die Schutzvorkehren gegen die fraglichen Einwirkungen erst in einem späteren Verfahren entscheiden; zur Zeit liegt in dieser Hinsicht in der Sache noch keine anfechtbare Verfügung vor. Das Begehren um Schutzmassnahmen erweist sich somit als gegenstandslos bzw. als verfrüht. Dass der Entscheid über die Notwendigkeit solcher Schutzmassnahmen in ein nachlaufendes Bewilligungsverfahren verwiesen werden durfte, wird im Übrigen von den Beschwerdeführern nicht bestritten. Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist hinsichtlich des genannten Begehrens nicht einzutreten.
5.
Nach dem Gesagten ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.
Da das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18b ff. EBG in der Fassung vom 18. Juni 1999 mit dem enteignungsrechtlichen Einsprache- und Forderungsanmeldeverfahren verbunden ist (vgl. Art. 18f Abs. 2 und Art. 18h Abs. 1 EBG) und die Beschwerdeführer Einsprache gegen übermässige Lärm- und Erschütterungseinwirkungen erhoben haben, findet die spezielle Kostenregelung des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711) auch im bundesgerichtlichen Verfahren Anwendung. Die Gerichtsgebühr ist daher nach Art. 116 Abs. 1 EntG den SBB aufzuerlegen. Angesichts des Ausgangs des Verfahrens rechtfertigt es sich allerdings nicht, den Beschwerdeführern eine Parteientschädigung zuzusprechen.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten ist.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 3'500.– wird den Schweizerischen Bundesbahnen SBB auferlegt.
3.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
4.
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführern, der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG, Division Infrastruktur/Neubaustrecken, und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie der Eidgenössischen Schätzungskommission, Kreis 8 (stellvertretender Präsident Dr. P. Bont), schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 4. November 2002
Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: