Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
1A.116/2006 /ggs

Urteil vom 8. November 2006
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Féraud, Präsident,
Bundesrichter Aeschlimann, Eusebio,
Gerichtsschreiberin Schilling.

Parteien
1. X._____,
2. Y._____,
3. Z._____,
Beschwerdeführer,

gegen

Schweizerische Bundesbahnen SBB (SBB AG), Infrastruktur, Netz- und Programmmanagement Lärm, Schanzenstrasse 5, 3000 Bern 65,
Bundesamt für Verkehr (BAV), Bollwerk 27, 3003 Bern,
Eidgenössische Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt, Schwarztorstrasse 53, Postfach 336, 3000 Bern 14.

Gegenstand
Lärmsanierungsmassnahmen der SBB AG in der
Stadt Baden,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt vom 26. April 2006.

Sachverhalt:
A.
Die Schweizerische Bundesbahnen AG (im Folgenden: SBB) reichte am 20. Juli 2001 ein überarbeitetes Plangenehmigungsgesuch zur Lärmsanierung auf dem Gebiet der Stadt Baden ein. Das Projekt wurde vom 22. Oktober bis 21. November 2001 in Baden öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist erhoben verschiedene Einwohner des nördlich der Limmat gelegenen Nussbaumen (Gemeinde Obersiggenthal) Einsprache. Die Einsprecher verlangten im Wesentlichen, dass längs der südlich der Limmat verlaufenden SBB-Teilstrecke Turgi-Baden zusätzliche Lärmschutzwände erstellt und die schallreflektierenden Flächen, insbesondere die Stützmauern im Bereich der neuen Siggenthaler Brücke, schallabsorbierend verkleidet würden. Das Lärmsanierungsprojekt der SBB wurde nachträglich vom 14. Juni bis 13. Juli 2002 noch in der Gemeinde Obersiggenthal öffentlich aufgelegt. Hierauf gingen zahlreiche weitere Einsprachen von Nussbaumer Einwohnern ein. Diese Einsprecher verlangten ebenfalls zusätzliche Lärmschutzwände und schallabsorbierende Verkleidungen im Bereich der Siggenthaler Brücke.
Mit Verfügung vom 12. Mai 2004 erteilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) dem ihm vorgelegten Projekt die Plangenehmigung. Die Einsprachen der Einwohner von Obersiggenthal wurden abgewiesen. Das BAV hielt zu den hier fraglichen Teilbereichen R5 und R6 u.a. fest, dass im Teilbereich R5 in der Gemeinde Obersiggenthal weder im Ausgangsjahr 2000 noch - gemäss der Lärmprognose - im Jahr 2015 Liegenschaften von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes betroffen würden. Im Teilbereich R6 würden zwar im Jahr 2000

bei einzelnen Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte nachts überschritten, doch seien gemäss der Lärmprognose im Jahr 2015 keine Überschreitungen mehr feststellbar. Es bestehe daher kein Anspruch auf zusätzliche Schallschutzvorkehren.
B.
Gegen die Plangenehmigungsverfügung des BAV vom 12. Mai 2004 reichten X._____ und Y._____ sowie 27 Mitunterzeichnende, darunter Z._____, bei der Rekurskommission Infrastruktur und Umwelt (Rekurskommission INUM) Beschwerde ein. Die Beschwerdeführer verlangten im Wesentlichen, dass beidseits der Bahn-km 23.2-25.2, die der Gemeinde Obersiggenthal gegenüberliegen, durchgehende, 2 m hohe Lärmschutzwände erstellt würden. Zudem wurden die im Einspracheverfahren erhobenen Begehren erneuert.
Mit Entscheid vom 26. April 2006 hiess die Rekurskommission INUM die Beschwerde von X._____ und der 28 Mitbeteiligten (Beschwerdeführende 4) teilweise gut und ordnete an, dass im Teilbereich L7 die Lärmschutzwand 7 in Richtung Westen zu verlängern sei. Die Sache wurde zur Durchführung der notwendigen Verfahren an das BAV zurückgewiesen. Im Übrigen wies die Rekurskommission INUM die Beschwerde ab, soweit darauf eingetreten werden konnte.
C.
X._____, Y._____ und Z._____ haben den Entscheid der Rekurskommission INUM vom 26. April 2006 mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde angefochten. In der Sache selbst stellen die Beschwerdeführer folgenden Antrag:
"Das Geschäft sei an die REKO INUM zum Neuentscheid zurückzuweisen betr. a) Mindestregelung (Art. 2 Abs. 3, 1. Satz BGLE), b) Nicht-Anwendbarkeit des Emissionsplanes 2015, d) Reflexionen, e) Schienenstoss, f) Kurvenkreischen, g) Korrekturfaktor K1 nachts, h) Teilbereichsunterteilung R4/R5 und i) Gestaltung der Lärmschutzwände bzw. zur vollständigen Behandlung.
Eventuell soll das Bundesgericht in der Sache selber entscheiden im Sinne unserer Begründungen.
Nötigenfalls sei eine angemessene Nachfrist zu gewähren zur Nachbesserung und Aktennachreichung."
In prozessualer Hinsicht verlangen die Beschwerdeführer, dass das Beschwerdeverfahren im Hinblick auf die von der Gemeinde Obersiggenthal projektierten Lärmschutzmassnahmen zu sistieren sei, bis um Wiederaufnahme des Verfahrens ersucht oder die Beschwerde zurückgezogen werde. Weiter wird beantragt, dass das Plangenehmigungsverfahren für die Teilbereiche R4 bis R7 von den übrigen Teilbereichen abgekoppelt und der Beschwerde für die nicht betroffenen Teilbereiche die aufschiebende Wirkung entzogen werde.
Die SBB und die Rekurskommission INUM stellen Antrag auf Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde, soweit auf diese einzutreten sei. Das BAV hat sich lediglich zum Verfahren geäussert.
D.
Das Sistierungsgesuch der Beschwerdeführer ist mit Präsidialverfügung vom 7. Juli 2006 abgewiesen worden.
Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

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.
2.
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.
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 Ver-

waltungsverfahren (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.
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).
4.
Die Beschwerdeführer machen mit einem kurzen, nur schwer verständlichen Hinweis auf parlamentarische Beratungen offenbar geltend, Art. 2 Abs. 3 BGLE 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.
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 Schutzvorkehren 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.

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:

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.

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 Zugsdurchfahrten

leichtes Quietschen wahrgenommen worden; die schwach höherfrequenten Anteile des Zugslärms 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.
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).
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).
7.
Soweit die Beschwerdeführer die lärmmässigen 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.
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.
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.
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.
Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten ist.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 4'000.– wird den Beschwerdeführern auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführern, den Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG), Infrastruktur, Netz- und Programmmanagement Lärm, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 8. November 2006
Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: