Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Entscheid bestätigt durch BGer mit Urteil vom 15.07.2016 (1C_162/2015)
Entscheid bestätigt durch BGer mit Urteil vom 15.07.2016 (1C_164/2015)

Abteilung I
A-3826/2013

Urteil vom 12. Februar 2015

Besetzung

Richter André Moser (Vorsitz),
Richterin Kathrin Dietrich,
Richterin Marie-Chantal May Canellas,
Gerichtsschreiber Stephan Metzger.

Parteien

Beschwerdeführende 1-30 (Interessengemeinschaft Wendegleis Süd),
alle vertreten durch Andreas Danzeisen, Fürsprecher,
Helvetiastrasse 5, Postfach 179, 3000 Bern 6,

Beschwerdeführende 31-34,
alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Fritz Frey, Wolfer & Frey, Nüschelerstrasse 35, Postfach 1123, 8021 Zürich 1,
Beschwerdeführende,

gegen

Schweizerische Bundesbahnen AG, Infrastruktur Recht,
Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr BAV, Abteilung Infrastruktur,
3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Plangenehmigung (S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzungen, Herrliberg-Feldmeilen, Wendeanlage).

Sachverhalt:

A.
Mit Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Bauvorhaben der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) betreffend die S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzung, Wendeanlage Herrliberg-Feldmeilen, im ordentlichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren. Das Projekt sieht vor, ausserhalb des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen in Richtung Meilen ein neues Wendegleis zu erstellen.

B.

B.a Gegen diesen Entscheid gelangt die Interessengemeinschaft "Wendegleis Süd" (nachfolgend: IG "Wendegleis Süd"), bestehend aus den Beschwerdeführenden 1-30, mit Beschwerde vom 4. Juli 2013 an das Bundesverwaltungsgericht und beantragt,

> " Die Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr vom 3. Juni 2013 betreffend S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzung, Herrliberg-Feldmeilen, Wendeanlage (Kanton Zürich, Gemeinden Herrliberg und Feldmeilen) sei aufzuheben.
>
> Eventuell: Die Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr vom 3. Juni 2013 betreffend S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzung, Herrliberg-Feldmeilen, Wendeanlage (Kanton Zürich, Gemeinden Herrliberg und Feldmeilen) sei aufzuheben und das Verfahren zur weiteren Bearbeitung an die Vorinstanz zurückzuweisen.
>
> Subeventuell: Auf die Inanspruchnahme der Parzelle Nr. 9569 sei zu verzichten.
>
> Unter Kosten- und Entschädigungsfolge.".

Im Weiteren stellen die Beschwerdeführenden 1-30 den prozessualen Antrag, es sei ein Augenschein vor Ort durchzuführen.

Zur Begründung bringen die Beschwerdeführenden 1-30 im Wesentlichen vor, das geplante Wendegleis komme derart nahe an ihre Wohnliegenschaften zu liegen, dass die Wohn- und Lebensqualität in erheblichem Masse beeinträchtigt werde. Ausserdem werde für den Ausbau Land beansprucht, welches den Anwohnern heute als Garten zur Verfügung stehe. Auch sei es in Verletzung des Vorsorgeprinzips unterlassen worden, schonendere Varianten zu finden; so sei es insbesondere möglich, das Projekt auch mit einem südseitigen Wendegleis auszuführen. Im Übrigen sei das rechtliche Gehör in mehrfacher Hinsicht verletzt worden, indem die Beschwerdeführenden u.a. keine Gelegenheit gehabt hätten, sich – mangels

Durchführung – zu Varianten und Messungen von Erschütterungen sowie Körperschall-Immissionen zu äussern. Letztendlich sei das Projekt aber auch unverhältnismässig, da die Realisierung dieses Geleises gar nicht erforderlich sei und die Gärten der Anwohner zerschnitten würden. Aus diesen Gründen sei vollumfänglich auf den Bau des Wendegleises zu verzichten.

B.b Gegen die Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 gelangen auch verschiedene Anwohner der Heerenstrasse, 8706 Meilen, (Beschwerdeführende 31-34) mit Beschwerde vom 5. Juli 2013 an das Bundesverwaltungsgericht und beantragen,

> "1. Es sei die angefochtene Verfügung aufzuheben und die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, Alternativen zum Projekt zu prüfen, insbesondere die Erstellung eines Ausweich-/Wartegleises im Bereich Harbis zwischen den Ortsteilen Feldmeilen und Meilen, und ein alternatives Projekt zur Bewilligung einzureichen.
>
> 2. Eventuell sei die angefochtene Verfügung aufzuheben und die Sache im Sinne der nachstehenden Eventualbegründung zur Überarbeitung bzw. Vervollständigung und Neuausschreibung des Projekts an die Beschwerdegegnerin zurückzuweisen.
>
> 3. Subeventuell sei die angefochtene Verfügung mit Auflagen zu ergänzen, wonach die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird,
>
> a. Auf den Grundstücken der Beschwerdeführer 1, 2 und 3 [*gemäss Beschwerde vor Bundesverwaltungsgericht Beschwerdeführende 31–34*] Lärmschutzwände zu realisieren und dabei im Einzelnen folgende Massnahmen zu treffen:
>
> (i) die entlang der südwestlichen Grenze des Grundstücks Kat.-Nr. 6261 teilweise vorhandene Stützmauer auf eigene Kosten so zu ergänzen, dass darauf sowie auf der Stützmauer der angrenzenden Liegenschaft Kat.-Nr. 6262 eine durchgehende Lärmschutzwand erstellt werden kann;
>
> (ii) auf den Stützmauern gemäss vorstehendem Absatz (i) auf eigene Kosten eine durchgehende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 427.80 m.ü.M. (Oberkante gemessen) – Höhenanpassungen aufgrund Detailprojekt vorbehalten – zu realisieren;
>
> (iii) die Lärmschutzwand entlang der nordwestlichen Grenze von Kat.-Nr. 6261 sowie auf der südöstlichen Stützmauer auf Kat.-Nr. 6262 weiterzuführen, sofern diese entlang der angrenzenden Grundstücke Kat.-Nrn. 3232 und 3145 keine Fortsetzung erfahren und ein wirksamer Lärmschutz deshalb nicht gewährleistet ist;
>
> (iv) die Lärmschutzwand auf Kat.-Nr. 7585 so auszugestalten und zu dimensionieren, dass ein wirksamer Lärmschutz resultiert;
>
> (v) die Lärmschutzwände auf eigene Kosten mit einer geeigneten Bepflanzung zu versehen, welche deren Einordnung in die Umgebung sicherstellt;

(vi) das (Detail-) Projekt für die Ergänzung der Stützmauer auf Kat.-Nr. 6261 sowie den Bau der Lärmschutzwände in Rücksprache mit den Beschwerdeführern 1, 2 und 3 [*gemäss Beschwerde vor Bundesverwaltungsgericht Beschwerdeführende 31–34*] zu erarbeiten und diesen zur Genehmigung vorzulegen.

b. den Fahrleitungsmast 51N vor die gemeinsame Grenze der Liegenschaft Kat.-Nrn. 3145 und 7585 zu verschieben;

c. den Fahrleitungsmast 52N vor die Liegenschaft General-Wille-Strasse 111 zu verschieben;

d. Massnahmen zur Reduktion der Erschütterungs- und Körperschall-Immissionen zu treffen;

e. auf der streitbetroffenen Strecke nur modernes und leises Rollmaterial zu verwenden.

2. [recte 4.] Es sei ein Augenschein an Ort und Stelle durchzuführen sowie ein Sachverständigengutachten einzuholen.

3. [recte 5.] Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzügl. MwSt.) für Einsprache- und Beschwerdeverfahren zulasten der Beschwerdegegnerin.

Zur Begründung bringen die Beschwerdeführenden 31-34 im Wesentlichen vor, es würden andere Standorte für das Wendegleis existieren, welche für das Projekt besser geeignet wären. So stehe im Bereich "Harbis" ein Betriebsgrundstück der SBB zur Verfügung, welches nicht mitten in einer Wohngegend liegen würde. Der Bau des Wendegleises an diesem Ort hätte deshalb massiv geringere Auswirkungen auf Raumplanung und Umwelt zur Folge. Die Vorinstanz habe jedoch keine Sachverständigen beigezogen, um diesen Standort zu evaluieren, weshalb der Sachverhalt ungenügend bzw. fehlerhaft ermittelt worden und das rechtliche Gehör verletzt worden sei. Im Weiteren machen die Beschwerdeführenden 31-34 geltend, das Projekt sei ohnehin zurückzuweisen, zu überarbeiten, zu vervollständigen und neu auszuschreiben, zumal keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt worden sei. Ausserdem machen die Beschwerdeführenden 31-34 verschiedene Massnahmen geltend, um das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip zu wahren, insbesondere betreffend Lärmschutz.

C.

Die SBB (Beschwerdegegnerin) sowie das BAV (Vorinstanz) beantragen mit Beschwerdeantwort vom 16. September 2013 bzw. 13. September 2013 resp. Vernehmlassung vom 13. September 2013 bzw. 26. August 2013, die Beschwerden seien unter Kostenfolge vollumfänglich abzuweisen. Zur Begründung wird im Wesentlichen auf die angefochtene Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 verwiesen. Die Beschwerdegegnerin betont insbesondere, es seien sehr wohl andere Varianten in Betracht

gezogen, jedoch nicht bis ins Detail ausgearbeitet resp. bezüglich Kosten berechnet worden. Das vorliegende Projekt sei die einzige Lösung, welche den sicheren und reibungslosen Betrieb gewährleiste. Im Übrigen würde auch keine Pflicht zur Variantenprüfung bestehen. Das Projekt sei überdies in sich geschlossen und genüge somit den projektbedingten Anforderungen. Es sei auch nicht eine Vorinvestition in den Doppelspurausbau, sondern lediglich aufwärtskompatibel ausgestaltet. Aufgrund der geschätzten Projektkosten bestehe auch keine Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Bezüglich Lärmimmissionen führt die Beschwerdegegnerin aus, die Grenzwerte seien bei Weitem eingehalten und die Eigentümer der Liegenschaften Vorderfeldstrasse hätten beim Kauf ihrer Liegenschaften die im Grundbuch eingetragene Dienstbarkeit in Kauf genommen, wonach der Abstand zur Bahn gering und damit mit entsprechenden Immissionen zu rechnen sei.

D.

D.a Mit Replik vom 5. November 2013 halten die Beschwerdeführenden 1-30 an ihren Rechtsbegehren vollumfänglich fest. Insbesondere bestreiten sie die von der Beschwerdegegnerin geltend gemachte Trennung des Projektes in zwei Teilprojekte "Oberbauerneuerung" sowie "Wendegleis" und entsprechend die Teilrechtskraft der Plangenehmigungsverfügung betreffend die Oberbauerneuerung. Im Weiteren wird Klarheit gefordert betreffend die Anzahl Züge, welche das Wendegleis benutzen und die Grundlage für die Berechnungen bilden.

D.b Mit Replik vom 15. November 2013 halten die Beschwerdeführenden 31-34 an ihren Rechtsbegehren und Anträgen vollumfänglich fest. Insbesondere betonen sie erneut die fehlende Variantenprüfung sowie die unterlassene UVP.

E.

Mit Zwischenverfügung vom 26. November 2013 vereinigt das Bundesverwaltungsgericht die beiden Verfahren A-3826/2013 und A-3855/2013 aufgrund ihres engen inhaltlichen Zusammenhangs sowie der gleichen resp. ähnlichen sich stellenden Rechtsfragen gestützt auf Art. 24 des Bundesgesetzes über den Bundeszivilprozess vom 4. Dezember 1947 (BZP, SR 273) i.V.m. Art. 4 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021) in einem einzigen Verfahren.

F.
In ihrer Duplik vom 13. Januar 2014 hält die Beschwerdegegnerin an ihren gestellten Anträgen vollumfänglich fest und verweist im Wesentlichen auf ihre Beschwerdeantwort vom 16. September 2013.

G.
Mit Stellungnahme vom 17. Januar 2014 äussert sich das Bundesamt für Umwelt (BAFU) zur Sache und hält fest, dass ihres Erachtens die Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 mit der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes konform sei.

G.a Mit Eingabe vom 13. Februar 2014 (Eingang beim Bundesverwaltungsgericht) nimmt die Beschwerdegegnerin zum Fachbericht des BAFU Stellung und sieht die Gesetzeskonformität des Projektes bestätigt. Sie schliesst sich der Beurteilung der Fachstelle an.

G.b Mit Eingabe vom 20. Februar 2014 äussern sich die Beschwerdeführenden 1-30 zum Fachbericht des BAFU und machen im Wesentlichen geltend, die Fachbehörde habe die unverhältnismässigen Auswirkungen des Wendegleises auf die Beschwerdeführenden nicht berücksichtigt.

G.c Mit Eingabe vom 21. Februar 2014 äussern sich die Beschwerdeführenden 31-34 zum Fachbericht des BAFU und bringen im Wesentlichen vor, die Fachbehörde übernehme unkritisch die Position der Vorinstanz sowie der Beschwerdegegnerin und verweisen im Weiteren auf ihre bisherigen Eingaben.

H.
Eine Delegation des Bundesverwaltungsgerichts führt am 12. März 2014 in Anwesenheit der Beschwerdeführenden und des Verfassers einer in ihrem Auftrag erstellten Expertise sowie Delegationen der Beschwerdegegnerin, der Vorinstanz und des BAFU einen Augenschein durch. Das Protokoll wird den Parteien zur Kenntnis zugestellt.

I.
Mit Schreiben vom 2. April 2014 orientieren die Beschwerdeführenden 1-30 das Bundesverwaltungsgericht über die vorbereitende Bautätigkeit der Beschwerdegegnerin zum Zwecke der Oberbauerneuerung des Gleises 3.

J.
In ihren Schlussbemerkungen vom 22. Mai 2014 halten die Beschwerdeführenden 31-34 an ihren Rechtsbegehren fest und machen insbesondere geltend, es bestehe eine Alternative zum projektierten Wendegleis, indem diese Anlage im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen unter Einbezug des bestehenden Gleis 1 erstellt werde.

K.
In ihren Schlussbemerkungen vom 26. Mai 2014 halten die Beschwerdeführenden 1-30 an ihren Rechtsbegehren fest. Insbesondere legen sie im Weiteren die Problematik der Kreuzungskonflikte dar und machen geltend, die von ihnen vorgeschlagene Variante liesse sich – entgegen der Annahme der Beschwerdegegnerin – ohne solche Konflikte entstehen zu lassen, realisieren. Ausserdem sei der Bedarf für die geplante Angebotserweiterung nicht erstellt. Im Übrigen wenden sie ein, es sei eine gesamthafte Beurteilung aller SBB-Projekte im betroffenen Abschnitt notwendig, welche in einer UVP und in einem einzigen Verfahren zu überprüfen seien.

L.
Mit Schreiben vom 3. Dezember 2014 reicht die Beschwerdegegnerin gemäss Aufforderung durch das Bundesverwaltungsgericht eine auf dem aktuellen Kostenvoranschlag basierende Zusammenstellung der voraussichtlich anfallenden Kosten des beantragten Projektes zu den Akten.

M.
Auf weitergehende Ausführungen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird – sofern entscheidrelevant – im Rahmen der nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.
Das Bundesverwaltungsgericht prüft von Amtes wegen, ob es zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerden zuständig ist sowie ob die weiteren Eintretensvoraussetzungen erfüllt sind.

1.1 Gemäss Art. 31 des Bundesgesetzes über das Bundesverwaltungsgericht vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 VwVG. Als Ver-

fügungen gelten Anordnungen der Behörden im Einzelfall, die sich auf öffentliches Recht des Bundes stützen und unter anderem die Abweisung von Begehren auf Begründung, Änderung, Aufhebung oder Feststellung von Rechten oder Pflichten, oder Nichteintreten auf solche Begehren zum Gegenstand haben (Art. 5 Abs. 1 Bst. c VwVG). Das BAV ist eine Vorinstanz nach Art. 33 Bst. d VGG. Es entschied über das Gesuch der Beschwerdegegnerin vom 27. Oktober 2011 im Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) mittels Verfügung im Sinne des VwVG. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht ersichtlich (Art. 32 VGG). Demnach ist das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerden zuständig.

1.2 Art. 48 Abs. 1 VwVG umschreibt mit Blick auf die allgemeine Beschwerdebefugnis drei Voraussetzungen, die kumulativ erfüllt sein müssen. Danach ist zur Beschwerde berechtigt, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat 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). Die Beschwerdelegitimation ist von Amtes wegen zu prüfen, wobei die Beschwerdeführenden aufgrund ihrer prozessualen Pflicht, die Beschwerde zu begründen, ihre Legitimation zu substantiieren haben. Das Bundesverwaltungsgericht ist jedoch nicht an ihre Vorbringen gebunden (vgl. Art. 62 Abs. 4 VwVG; ISABELLE HÄNER, Art. 48, in: Christoph Auer/Markus Müller/Benjamin Schindler [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], Zürich/St. Gallen 2008, Art. 48 Rz. 2 mit weiteren Hinweisen).

1.2.1 Vereinigungen und Organisationen sind nach konstanter Rechtsprechung dann zur sogenannten egoistischen Verbandsbeschwerde zuzulassen, wenn der Verband als juristische Person konstituiert ist, die Wahrung der in Frage stehenden Interessen zu seinen statutarischen Aufgaben gehört, er ein Interesse der Mehrheit oder mindestens einer Grosszahl seiner Mitglieder vertritt und diese selber zur Beschwerde berechtigt wären (vgl. BGE 131 I 198 E. 2.1; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich/St.Gallen 2010, Rz. 1786 ff.).

Obwohl sich die IG "Wendegleis Süd" ursprünglich formierte, um die Interessen der Anwohner wahrzunehmen und erste Eingaben in ihrem Namen erfolgten, wurde die Einsprache vom 23. Januar 2012 im Rahmen der Pro-

jektauflage durch den Rechtsvertreter im Namen der Einzelpersonen verfasst. Auch in der Beschwerdeschrift vom 4. Juli 2013 treten die einzelnen Beschwerdeführenden individuell auf. Es wird ausgeführt, sie hätten sich am Vorverfahren beteiligt, seien mit ihren Rechtsbegehren aber nicht durchgedrungen. Im Weiteren seien sie Anwohner des Projektperimeters und zu einem guten Teil Eigentümer von Liegenschaften.

Bei der IG "Wendegleis Süd" handelt es sich nicht um eine parteifähige, mit Statuten konstituierte, juristische Person, weshalb sie vorliegend nicht beschwerdelegitimiert ist. Die Beschwerde muss daher als solche zur Interessengemeinschaft zusammengeschlossener natürlicher Personen aufgefasst werden, für welche Vollmachten eingereicht worden sind (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1A.16/2005 vom 12. Mai 2005 E. 1). Aufgrund der Eigenschaft ihrer Mitglieder als Anwohner oder Eigentümer von Liegenschaften ist die räumliche Nähe zum Projekt und somit eine unmittelbare Betroffenheit deren Interessen gegeben. Sie sind demnach besonders berührt und haben ein Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung. Auch haben – wie aus den Vorakten hervorgeht – alle Beschwerdeführenden 1-30 am Vorverfahren teilgenommen, selbst wenn die Beschwerdeführenden 3, 4, 7, 8, 13, 14, 16, und 23 in der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 nicht als Einsprechende aufgeführt werden. Die Mitglieder der IG "Wendegleis Süd" sind somit – je individuell – als Beschwerdeführende 1-30 grundsätzlich zur Beschwerde legitimiert (vgl. aber nachstehende E. 1.3).

1.2.2 Als Inhaber von Wohneigentum oder Anwohner der Heerenstrasse, deren Parzellen unmittelbar an den Projektperimeter angrenzen, sind die Beschwerdeführenden 31-34 durch die angefochtene Verfügung unmittelbar betroffen (Art. 48 Abs. 1 Bst. b und c VwVG). Sie haben am Verfahren vor der Vorinstanz teilgenommen (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG) und sind daher zur Beschwerde legitimiert.

1.3 Mit Schreiben vom 23. September 2014 teilt der Vertreter der Beschwerdeführenden 1-30 dem Bundesverwaltungsgericht mit, dass die Beschwerdeführenden 9 und 20 zwischenzeitlich verstorben sind. Gemäss Art. 602 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210) tritt die Erbengemeinschaft in sämtliche Rechte und Pflichten des Erblassers per Universalsukzession ein. Auf diese Weise gehen mit dessen Tod auch Rechtsschutzinteressen, welche Gegenstand eines hängigen Verfahrens sind, auf die Erben über, sofern es sich nicht um

Rechte handelt, welche untrennbar mit der Person des Erblassers verbunden sind. Mit dem Versterben treten somit im Prozess die Erben an die Stelle des Verstorbenen (vgl. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2013, Rz. 3.206, 3.210; PETER C. SCHAUFELBERGER/KATRIN KELLER LÜSCHER, Art. 602, in: Heinrich Honsell/Nedim Peter Vogt/Thomas Geiser [Hrsg.], Basler Kommentar Zivilgesetzbuch II, Art. 457-977 ZGB, 4. Aufl., Basel 2011, Rz. 1 ff., 26 f.).

1.3.1 Mit Schreiben vom 17. Dezember 2014 erklärt der Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden 1-30, dass Alleinerbin des Beschwerdeführenden 9 dessen Ehegattin sei, welche im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht als Beschwerdeführende 10 auftritt.

Der eingereichten Eigentümerbescheinigung vom 11. Dezember 2014 kann entnommen werden, dass die Beschwerdeführende 10 nunmehr Alleineigentümerin der Liegenschaft Vorderfeldstrasse 11 ist. Insofern kann festgehalten werden, dass sie alleine in die Rechtsposition des Verstorbenen eingetreten ist. Demzufolge sind keine neuen Verfahrensbeteiligten in das Rubrum aufzunehmen (vgl. SCHAUFELBERGER/LÜSCHER, a.a.O., Rz. 2, 27).

1.3.2 Im Weiteren teilt der Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden 1-30 bezüglich des Beschwerdeführenden 20 mit, dass dessen Erben nicht daran interessiert seien, sich am vorliegenden Beschwerdeverfahren zu beteiligen.

Auch diese Erben sind per Universalsukzession in die Rechtsposition des Erblassers eingetreten. Die Kundgabe ihres Willens, nicht am Verfahren teilnehmen zu wollen, ist jedoch als Rückzug der Beschwerde entgegenzunehmen (vgl. SCHAUFELBERGER/LÜSCHER, a.a.O., Rz. 11 ff., 26). Das Verfahren ist demzufolge bezüglich des Beschwerdeführenden 20 infolge Rückzugs der Beschwerde als gegenstandslos geworden abzuschreiben.

1.3.3 Das Rubrum des Urteils wird entsprechend angepasst, wobei die Nummerierung der Beschwerdeführenden aus praktischen Gründen beibehalten wird. Ist im Folgenden von den Beschwerdeführenden 1-30 die Rede, so versteht sich diese Bezeichnung ohne die beiden verstorbenen Beschwerdeführer 9 und 20.

1.4 Der Streitgegenstand im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht bestimmt sich aufgrund der im Rahmen des

Einspracheverfahrens gestellten Begehren; er darf im Anschluss an den Einsprache- bzw. Plangenehmigungsentscheid nicht erweitert werden. Sämtliche Begehren bzw. Einwände gegen das Vorhaben müssen bereits innerhalb der Auflagefrist im Einspracheverfahren erhoben werden und können im Beschwerdeverfahren nicht mehr nachgetragen werden. So ist gewährleistet, dass im Interesse der Konzentration der Entscheidverfahren alle Einwände gesamthaft geprüft werden und in den Plangenehmigungsentscheid einfliessen können (BGE 136 II 165 E. 5, 133 II 30 E. 2.1 ff.; ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER/MARTIN BERTSCHI, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2013, Rz. 686 ff.). Bestehen bezüglich des Auflageprojekts Änderungswünsche oder Alternativvorschläge, so sind diese ebenfalls im erstinstanzlichen Verfahren möglichst genau und umfassend einzubringen. Es ist dann Aufgabe der Plangenehmigungsbehörde, die verschiedenen Einwände gegen das Projekt und alle zur Diskussion gestellten Varianten zu beurteilen. Von ihr kann jedoch nicht verlangt werden, alle denkbaren, ausserhalb des üblichen Rahmens liegenden Massnahmen zu prüfen. Die auf Beschwerde hin tätigen Gerichte haben anschliessend nur noch das Genehmigungsprojekt auf seine Rechtmässigkeit hin zu untersuchen. In diese gerichtliche Überprüfung sind soweit notwendig auch die im Plangenehmigungsverfahren diskutierten Varianten einzubeziehen. Es geht jedoch nicht an, erst im Beschwerdeverfahren neue bis anhin unbekannte Varianten einzubringen (vgl. BVGE 2011/33 E. 3).

1.4.1 Anlässlich des Augenscheins vom 12. März 2014 stellen die Beschwerdeführenden eine weitere Projektvariante zur Diskussion. Diese umfasst den Einbezug der bestehenden Gleisanlagen im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen und eine Verlängerung von Gleis 1 gegen Westen, um die Funktion eines Wendegleises zu übernehmen. Den Akten kann nicht entnommen werden, dass diese Variante bereits Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens war. Die Beschwerdeführenden 1-30 übersehen somit, dass der Streitgegenstand gemäss Art. 18f EBG durch die im Rahmen der Auflagefrist im Einspracheverfahren geltend gemachten Rechtsbegehren festgelegt wird und im Beschwerdeverfahren vor Bundesverwaltungsgericht nicht durch neue Begehren erweitert werden kann. Ihr Antrag, das Wendegleis unter Einbezug der bestehenden Bahnhofinfrastruktur zu realisieren, stellt damit eine unzulässige Ausweitung des Verfahrensgegenstandes dar, weshalb darauf nicht einzutreten ist (vgl. BVGE 2011/33 E. 3 f.; Botschaft des Bundesrates zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren vom 25. Februar 1998, BBl 1998 2620 bzw. 2634).

1.4.2 Die Beschwerdegegnerin geht davon aus, dass das der Plangenehmigung zu Grunde liegende Projekt in zwei Teile zu unterteilen sei. Demnach bestehe das Projekt aus der Erstellung der Wendeanlage sowie aus der Erneuerung des Ober- und Unterbaus von Gleis 3. Zwischen den beiden Teilprojekten bestehe kein funktionaler Zusammenhang und Letztere sei von der vorliegend zu beurteilenden Beschwerde nicht tangiert. Deshalb sei die Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 diesbezüglich in Teilrechtskraft erwachsen.

1.4.2.1 Den Akten zum Auflageprojekt ist zu entnehmen, dass das Projekt die Km 16.426 bis 17.680 umfasst (z.B. Technischer Bericht vom 20. Oktober 2011). Einerseits betrifft es die Ausführung der erwähnten Erneuerungsarbeiten für das Gleis 3 im Bereich des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen (Km 16.426 bis Km 16.825), andererseits das projektierte Wendegleis (Ausbauprojekt Km 16.825 bis Km 17.680). Die beiden Projekte stossen bei Km 16.825 aufeinander, ohne jedoch einen funktionalen Zusammenhang aufzuweisen. Demzufolge findet die Oberbauerneuerung in einiger räumlicher Distanz zum projektierten Wendegleis statt. Auch sachlich betrifft sie nicht dessen Erstellung und erscheint tatsächlich als separates Projekt. Dem Technischen Bericht zum Auflageprojekt ist ausserdem zu entnehmen, dass der Kern des Projektes den Ausbau und die Anpassung der Infrastruktur für eine Wendeanlage für die Einführung des Angebots der 4. Teilergänzung umfasse. Zur Ausnützung von Synergien, zur dauerhafteren Sanierung und um die Belästigung der Anwohner klein zu halten, sei die Erneuerung des Gleises 3 im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen in das Projekt der 4. Teilergänzung integriert worden.

Dennoch wurden die beiden Teilprojekte in einem Plangenehmigungsverfahren, welches als allumfassendes Verfahren ausgestaltet ist, zusammen beurteilt. So vereinigt denn auch die Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 die beiden faktischen Teilprojekte, wenn sie als Element des Plangenehmigungsgesuchs betreffend "S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung, Herrliberg-Feldmeilen, Wendeanlage" unter anderem auch die "Erneuerung des Ober- und Unterbaus sowie der Entwässerung im Gleis 3" aufführt. Entsprechend erfolgte auch die Genehmigung per Verfügung umfassend, wobei im Dispositiv der Plangenehmigungsverfügung keine separate Genehmigung für die Teilprojekte erfolgte.

1.4.2.2 Letztendlich betrifft die Frage einer Teilrechtskraft den Streitgegenstand. Selbst wenn die Beschwerdeführenden die Erneuerungsarbeiten am Gleis 3 nicht direkt rügen, so wird sie durch ihr global formuliertes

Rechtsbegehren, es sei die Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 aufzuheben, miterfasst. Unter diesen Umständen erwachsen die Teilprojekte – selbst wenn sie funktional nicht zusammenhängen – nicht getrennt in Rechtskraft und sind gesamthaft Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens.

1.5 Die Beschwerdeführenden 1-30 beantragen im Weiteren, es sei eine ordentliche Lärmsanierung in der Gemeinde Meilen durchzuführen. Diesbezüglich ist der Beschwerdegegnerin zuzustimmen, wenn sie entgegnet, diese Frage sei nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Tatsächlich war die Lärmsanierung in der Gemeinde Meilen bereits Gegenstand eines im Jahr 2011 abgeschlossenen Verfahrens. Im Übrigen ist der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 nicht zu entnehmen, dass ein entsprechender Antrag im Einspracheverfahren gestellt worden wäre. Somit wird dieses Begehren nicht vom Streitgegenstand erfasst (vgl. E. 1.4), weshalb auf die Beschwerde diesbezüglich nicht einzutreten ist.

1.6 Die Beschwerdeführenden 31-34 beantragen, subeventuell sei die angefochtene Verfügung mit Auflagen zu ergänzen, wonach die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, auf der streitbetroffenen Strecke nur modernes und leises Rollmaterial zu verwenden. Sie begründen dies sinngemäss damit, dass nur die verbindliche Anordnung der Verwendung solchen Rollmaterials sicherstellen könne, dass jene Emissionsminderung eintrete, welche die Beschwerdegegnerin ihren Berechnungen zugrunde lege.

1.6.1 Die Vorinstanz verweist in ihrer Stellungnahme vom 26. August 2013 im Wesentlichen auf den Emissionsplan 2015, dessen Emissionswerte ein eigentliches "Lärmkontingent" für die erwähnten Streckenabschnitte und damit die Beurteilungsgrundlage für das jeweilige Bahnprojekt bilden würden. Diese Vorgaben seien demzufolge nicht durch zusätzliche Auflagen zu sichern, denn dies erfolge gesetzessystematisch bereits gestützt auf die LSV.

1.6.2 Die Beschwerdegegnerin weist in ihrer Beschwerdeantwort vom 13. September 2013 darauf hin, dass im Vorverfahren kein die Verpflichtung zum Einsatz von modernem und leisem Rollmaterial betreffender Antrag gestellt wurde, weshalb der Antrag unzulässig sei.

Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2014 nicht zu diesem Antrag.

1.6.3 Der Antrag, es sei die Beschwerdegegnerin per Auflage zu verpflichten, nur modernes und leises Rollmaterial einzusetzen, war nicht Gegenstand des Verfahrens vor der Vorinstanz und ist deshalb im vorliegenden Verfahren nicht Streitgegenstand. Auf die Beschwerde ist diesbezüglich ebenfalls nicht einzutreten.

1.7 Die von den Beschwerdeführenden vor Bundesverwaltungsgericht gestellten Begehren waren – mit Ausnahme der soeben erwähnten Punkte – bereits Gegenstand der durch die Vorinstanz im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens behandelten Einsprachen. Sie bilden demzufolge den Streitgegenstand des vorliegenden Verfahrens, weshalb insofern auf die im Übrigen frist- und formgerecht erhobenen Beschwerden einzutreten ist (Art. 50 Abs. 1 und 52 VwVG).

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, die richtige und vollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und ihre Angemessenheit und entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition (Art. 49 VwVG). Es auferlegt sich allerdings dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn unter anderem technische Fragen zu beurteilen sind und wenn der Entscheid der Vorinstanz mit Amtsberichten bzw. Stellungnahmen der Fachstellen des Bundes übereinstimmt. Sachkundige Auskünfte einer Amtsstelle werden nur dann inhaltlich überprüft und es wird nur dann von ihnen abgewichen, wenn dafür stichhaltige Gründe, also etwa offensichtliche Mängel oder innere Widersprüche, gegeben sind (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_582/2013 vom 25. September 2014 E. 4.4; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-6594/2010 vom 29. April 2011 E. 2; René RHINOW/HEINRICH KOLLER/CHRISTINA KISS/DANIELA THURNHERR/DENISE BRÜHL-MOSER, Öffentliches Prozessrecht, 2. Aufl., Basel 2010, Rz. 1130 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 446c f.; BENJAMIN SCHINDLER, Art. 49, in: Auer/Müller/Schindler [Hrsg.], a.a.O., Rz. 9 ff.; BGE 133 II 35 E. 3). Allerdings muss sichergestellt sein, dass das Gericht auch Verwaltungsentscheide, die überwiegend auf Ermessen beruhen, wirksam überprüfen kann (Urteil des Bundesgerichts 1C_309/2007 vom 29. Oktober 2008 E. 2.1.1 mit Hinweisen). Es ist ohne weiteres zulässig, bei der Prüfung naturwissenschaftlicher und technischer Fragen auf die Berichte und Stellungnahmen der vom Gesetzgeber beigegebenen sachkundigen Instanzen abzustellen. Ergänzende Beweiserhebungen in Form von Expertisen sind denn auch nur ausnahmsweise und nur dort vorzunehmen, wo die Klärung der umstrittenen

Sachverhaltsfrage für die rechtliche Beurteilung unabdingbar ist (vgl. unten E. 3.4.5; Urteil des Bundesgerichts 1E.1/2006 vom 2. Juli 2008 E. 15.5.1; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-486/2009 vom 4. November 2009 E. 5 und A-5306/2009 vom 26. Juni 2009 E. 1.4).

3.

3.1 In formeller Hinsicht machen die Beschwerdeführenden 1-30 eine Verletzung des rechtlichen Gehörs geltend. Sie hätten insbesondere keine Gelegenheit gehabt, sich – mangels vor der Realisierung des Projektes durchgeführter Messungen – zu Beeinträchtigungen durch Erschütterung und Körperschall zu äussern und es sei weder der Antrag auf vertieftes Variantenstudium geprüft worden, noch habe ein solches stattgefunden. Im Weiteren habe die Vorinstanz das BAFU nicht aufgefordert, die Einsprachen unter dem Aspekt des Vorsorgeprinzips zu prüfen und den diesbezüglichen Antrag unbegründet abgewiesen. Die Beschwerdeführenden 1-30 machen geltend, diese Verletzung des rechtlichen Gehörs habe die Aufhebung der angefochtenen Verfügung zur Folge, ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde.

3.2 Der Anspruch auf rechtliches Gehör ergibt sich aus Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) und ist ausserdem in Art. 29 f. VwVG niedergelegt. Er verleiht dem von einem zu treffenden Entscheid Betroffenen verschiedene Mitwirkungsrechte. Das rechtliche Gehör umfasst diverse Teilgehalte, so das Recht auf Informationen über den Verfahrensausgang, die Möglichkeit sich zu äussern, bevor entschieden wird und dabei angehört zu werden, das Recht auf Akteneinsicht sowie auf einen begründeten Entscheid (PATRICK SUTTER, Art. 30, in: Auer/ Müller/Schindler [Hrsg.], a.a.O., Rz. 1 und 5; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.84 ff.). Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist formeller Natur, was bedeutet, dass dessen Verletzung grundsätzlich zur Aufhebung des Entscheids führt, ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde in der Sache selbst. In der Praxis ist die Heilung einer Gehörsverletzung aber dann möglich, wenn die Beschwerdeinstanz in denjenigen Fragen, in denen das rechtliche Gehör verletzt worden ist, dieselbe Überprüfungsbefugnis hat wie die Vorinstanz und entsprechend das Versäumte nachholen kann (BGE 137 I 195 E. 2.3.2, 133 I 201 E. 2.2, BGE 132 V 387 E. 5.1, je mit Hinweisen; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2970/2010 vom 22. März 2012 E. 8.2).

3.3

3.3.1 Gemäss Angaben der Beschwerdeführenden 1-30 wurden die von ihnen bewohnten Liegenschaften an der Vorderfeldstrasse 7-31 auf einem Fundament (Streifenfundamente mit aufliegender fugenloser Betonplatte für das ganze Untergeschoss) konstruiert, welches bis an die projektierte Bahntrasse reiche und deshalb als Schall- und Erschütterungsbrücke bzw. als Resonanzkörper wirke. Die Liegenschaften seien aufgrund dieser Bauweise in besonderem Masse gefährdet. Durch das Näherrücken der Gleisanlage sei mit einer signifikanten Steigerung der Erschütterungen zu rechnen, doch seien durch die Beschwerdegegnerin trotz allem keine Messungen vor Ort durchgeführt worden und der Antrag auf vorgängig zur Umsetzung des Projekts vorzunehmende Messungen sei durch die Vorinstanz abgelehnt worden. Auf diese Weise hätten die Resultate auch nicht in das Projekt einfliessen können, weshalb ihnen die Möglichkeit genommen worden sei, sich vor Erteilung der Plangenehmigung zu den für sie eminent wichtigen Messwerten zu äussern. Damit sei ihr rechtliches Gehör verletzt worden.

3.3.2 Die Beschwerdegegnerin entgegnet im Wesentlichen, sie habe sämtliche notwendigen Berechnungen und Nachweise betreffend die Messung von Erschütterung und Körperschall erbracht, worauf die Vorinstanz ihre Feststellung stütze, dass das vorliegende Projekt den bundesrechtlichen Bestimmungen über Erschütterungen und abgestrahlten Körperschall entspreche. Über die in der Plangenehmigungsverfügung per Auflage angeordnete Durchführung von Erschütterungs- und Körperschallmessungen bei der Liegenschaft Feldgüetliweg 31 im Nachgang zur Ausführung des Projektes hinaus habe sie vorgesehen, bereits vor Baubeginn den Ist-Zustand zu erfassen. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs sei deshalb nicht ersichtlich.

3.3.3 Auch das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2014 zum Thema der Erschütterungsimmissionen. Es führt aus, dass die Ermittlung der Erschütterungsimissionen mehrstufig erfolgt sei, nämlich unter Anwendung des Berechnungsmodells VIBRA 1, um allfällige Konfliktzonen grob zu definieren und anschliessend mit dem Modell VIBRA 2. Letzteres sei an vier aufgrund der mit VIBRA 1 durchgeführten Analyse als kritisch eingestuften Orten zum Einsatz gekommen. Die Berechnungen hätten auch die Eigenheiten der Beton-Geschossdeckenkonstruktion einbezogen; die Streifenfundamente seien hingegen in diesem Prozess von untergeordneter Bedeutung. Diese Vorgehensweise sei nicht zu beanstanden

und habe denn auch gezeigt, dass sowohl die Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungen als auch die Richtwerte für die Beurteilung des Körperschalls bei Schienenverkehrsanlagen überall eingehalten würden und das Projekt den diesbezüglichen bundesrechtlichen Bestimmungen entspreche.

3.3.4 Mit Ihrer Rüge machen die Beschwerdeführenden damit insbesondere ihr Recht geltend, sich vor den zuständigen Behörden äussern zu können und dass diese von der Äusserung Kenntnis nehmen müssen. Gemäss Art. 30 VwVG sind die Behörden wenigstens grundsätzlich gehalten, vor dem Erlass einer Verfügung die Parteien anzuhören. Dabei hat die Behörde die Vorbringen der Betroffenen tatsächlich entgegenzunehmen, ernsthaft zu prüfen und angemessen in der Entscheidfindung zu berücksichtigen (vgl. BGE 136 I 184 E. 2.2.1; KÖLZ/HÄNER/BERTSCHI, a.a.O., Rz. 524).

Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör kann indessen nicht ein Recht auf eine bestimmte Vorgehensweise zur Ermittlung des Sachverhaltes abgeleitet werden. Dass also die Beschwerdegegnerin hätte dazu verpflichtet werden müssen, vor dem Entscheid bestimmte Handlungen zur Ermittlung von Messdaten betreffend Erschütterung und Körperschall vorzunehmen, zu deren Resultate sich die Beschwerdeführenden hätten vernehmen lassen können, ist nicht als Ausdruck des Rechts auf Wahrung des rechtlichen Gehörs zu betrachten. Selbst die Fachbehörde erachtet die zweistufige Vorgehensweise der Beschwerdegegnerin und die Berechnungsgrundlagen zur Erstellung der Prognosen betreffend Erschütterungen und Körperschall als zweckmässig. Die Dokumentation der vor dem Auflageverfahren durchgeführten Messungen ist aktenkundig, wobei die Beschwerdeführenden in Ausübung ihres Einspracherechts aber auch anlässlich von Einspracheverhandlungen ausreichend Gelegenheit hatten, sich dazu zu äussern. Dass aufgrund der Messungen von VIBRA 1 andere Standorte als die Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 für die Detailmessungen und -berechnungen mittels VIBRA 2 ausgewählt wurden, kann der Beschwerdegegnerin nicht zum Vorwurf gemacht werden. Auch ist nicht zu beanstanden, dass diese in Anbetracht der eingehaltenen Richtwerte keine weiteren Erschütterungs- und Körperschalmessungen vornahm und dass die Vorinstanz einen Antrag auf weitere Messungen abwies. Das rechtliche Gehör der Beschwerdeführenden 1-30 wurde somit nicht verletzt.

Für weitere Erwägungen materieller Art betreffend Massnahmen zur Reduktion von Erschütterungs- und Körperschallemissionen vgl. unten E. 8.

3.4 Im Weiteren ist zu prüfen, ob das rechtliche Gehör im Zusammenhang mit dem Variantenstudium verletzt wurde. Dabei ist zu beachten, dass sich die Prüfung diesbezüglich zunächst auf die Frage bezieht, in welchem Rahmen Varianten zu prüfen sind, ob die Vorinstanz als Bewilligungsinstanz dies versäumte, ihren Entscheid nicht ausreichend begründete und deshalb das rechtliche Gehör verletzte. Auf den Gegenstand der Varianten und die Interessenabwägung wird nachfolgend in E. 5.6 bei der Behandlung der materiellen Fragen einzugehen sein.

3.4.1 Die Beschwerdeführenden 1-30 machen geltend, die Vorinstanz habe das rechtliche Gehör verletzt, indem sie den Antrag auf ein vertieftes Variantenstudium nicht geprüft und die Kritikpunkte der damaligen Einsprechenden nicht aufgenommen habe. Auch die Beschwerdeführenden 31-34 machen eine Verletzung des rechtlichen Gehörs geltend, indem sie beanstanden, die Variante, welche die Erstellung eines Wendegleises auf dem Betriebsgrundstück der Beschwerdegegnerin, Parzelle Kat.-Nr. 8922, vorsieht (nachfolgend: Variante "Harbis"; im Folgenden beziehen sich sämtliche Parzellen Kat.-Nrn. auf das Grundbuch Meilen), sei nicht geprüft worden. Insbesondere wird gerügt, dass die Auseinandersetzung mit den von den Beschwerdeführenden eingereichten Varianten nur oberflächlich stattgefunden habe und Angaben zur Auslastung, den Zeitplänen, zum Betriebskonzept in der Station Herrliberg-Feldmeilen, zur detaillierten Aufwärtskompatibilität, zu den Kosten sowie zu den unterschiedlichen umweltrechtlichen Auswirkungen fehlen würden. Insofern beanstanden die Beschwerdeführenden sinngemäss auch, dass die Vorinstanz ihren Entscheid betreffend die Varianten nicht oder nur ungenügend begründet habe. Ausserdem wird geltend gemacht, es sei kein Gutachten eines Sachverständigen beigezogen worden.

3.4.2 Die Beschwerdegegnerin entgegnet, es seien in einem mehrjährigen Planungsprozess sehr wohl auch Varianten geprüft worden. Ausserdem hätten die Beschwerdeführenden im Schriftenwechsel vor der Vorinstanz eine ihrer vorgeschlagenen Varianten selber in den Hintergrund gestellt. Zwar sei es richtig, dass die zweite vorgeschlagene Variante nicht im gleichen Detailierungsgrad ausgearbeitet worden sei wie das Originalprojekt. Doch könne es nicht ihre Aufgabe sein, den Aufwand zu betreiben, um Varianten, welche lediglich einen weiteren Lösungsansatz darstellen würden, in derselben Planungsdichte ausarbeiten zu müssen wie das Projekt selbst. Auch die Variante "Harbis" sei geprüft worden, doch hätten diese Unterlagen keinen Eingang in das Dossier der Plangenehmigung gefunden, da sich dieses nur auf das zu genehmigende Projekt zu beziehen

habe. Aus diesen Gründen sehe sie auch das rechtliche Gehör nicht verletzt.

3.4.3

3.4.3.1 Die Plangenehmigungsbehörde hat in ihrem Entscheid eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen, indem sie die im konkreten Fall relevanten Interessen ermittelt, bewertet und gegeneinander abwägt, um sodann zu entscheiden, welcher der möglichen Lösungen der Vorzug zu geben ist. Werden im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens trotz alternativer Vorschläge der Beschwerdeführenden keine Varianten zum eingereichten Projekt in Betracht gezogen, so liegt eine fehlerhafte Interessenabwägung und damit ein Rechtsfehler vor. Hingegen muss nicht jede, möglicherweise ebenfalls bundesrechtskonforme Variante dem vorgelegten Projekt gegenübergestellt werden; denn bei jedem Bauprojekt sind regelmässig mehrere Varianten denkbar. Der Entscheid, welche von mehreren rechtskonformen und zweckmässigen Lösungen umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde. Diese kann mit der Feststellung, dass ein eingereichtes Projektgesuch alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt und bundesrechtskonform ist, die Prüfung anderer Varianten ausschliessen, denn die Einhaltung des einschlägigen Bundesrechts impliziert, dass den berührten Interessen genügend Rechnung getragen worden ist.

Zu beachten ist im Weiteren, dass der Vergleich verschiedener Lösungen nur, aber immerhin dann angezeigt ist, wenn die einander gegenüberzustellenden Varianten echte Alternativen sind, d.h. sie müssen realistisch und einigermassen ausgereift sein. Zudem sind nur dort Varianten zu prüfen, wo tatsächlich auch ein Konflikt mit den einschlägigen Vorschriften zu erkennen ist. Nicht verlangt werden kann hingegen, dass alle in Betracht fallenden Alternativen im Detail projektiert werden. So dürfen insbesondere Varianten, die mit erheblichen Nachteilen belastet sind, schon nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden.

Entscheidend ist sodann nicht die Variantenprüfung auf Seiten des Gesuchstellers, sondern jene, die durch die Genehmigungsbehörde zu erfolgen hat. Nur wenn diese ihren Prüfungspflichten nicht nachkommt, liegt auch ein Rechtsfehler vor. Ausgangspunkt für die behördliche Prüfung sind die Unterlagen und Vorarbeiten des Gesuchstellers. Aufgabe der Behörde ist es dann, die verschiedenen Einwände gegen das eingegebene Projekt

und alle zur Diskussion gestellten Varianten zu beurteilen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_560/2010 vom 14. Juli 2011 E. 7; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-4832/2012 vom 1. Mai 2013 E. 6.3, A-7810/2010 vom 15. Juli 2011 E. 4.1 und A-7365/2009 vom 9. November 2010).

3.4.3.2 Ein Teilgehalt des Anspruchs auf rechtliches Gehör ist das Recht auf einen begründeten Entscheid (vgl. oben E. 3.2). Die Begründung eines Entscheides muss so abgefasst sein, dass der Betroffene ihn sachgerecht anfechten kann (vgl. Art. 35 Abs. 1 VwVG). Dies ist nur möglich, wenn sowohl er wie auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheides ein Bild machen können. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde leiten liess und auf welche sie ihren Entscheid stützt. Hingegen ist es nicht erforderlich, dass sich die verfügende Behörde ausdrücklich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand des Rechtsuchenden auseinandersetzt. Vielmehr ist es ausreichend, wenn sie sich auf die für ihren Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränkt und in der Begründung bloss diejenigen Argumente aufführt, die tatsächlich ihrem Entscheid zugrunde liegen (BGE 133 III 439 E. 3.3 mit Hinweisen; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-4854/2012 vom 7. März 2013 E. 3.1, A-5076/2012 vom 11. Februar 2013 E. 4.2.2, A-2922/2011 vom 29. Mai 2012 E.5.2 f. und A-1619/2011 vom 20. Dezember 2011 E. 5.1; vgl. auch LORENZ KNEUBÜHLER, Die Begründungspflicht, Bern 1998, S. 22 ff.).

3.4.4 In ihrer Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 setzt sich die Vorinstanz im Rahmen der Erwägungen zu den Einsprachen, unter anderem auch jener der Beschwerdeführenden, mit Varianten zum geplanten Projekt auseinander, so auch mit der Variante "Harbis". Insbesondere wird dabei die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene – und im Rahmen der durch sie in Auftrag gegebenen Studie des Unternehmens "Bahn + Bus Beratung AG" näher beschriebenen – Variante mit einem seeseitigen Wendegleis und herkömmlicher Linienführung des Streckengleises erörtert.

Die Vorinstanz befasst sich dabei mit den Aspekten Immissionen (Lärm, Erschütterung, Körperschall und nichtionisierende Strahlung [NIS]), Betriebsregime (Kreuzungskonflikte, Links- und Rechtsbetrieb, Kapazitätsmanagement), Angebotskapazität, Aufwärtskompatibilität und wirtschaftliche Tragbarkeit. Selbst wenn die Ausführungen teilweise ausgesprochen knapp ausgefallen sind und nicht mit konkreten Werten argumentiert wird, so werden doch die zentralen Punkte, welche von den Einsprechenden

geltend gemacht wurden, angesprochen und in Bezug auf die einzelnen Varianten einer Betrachtung unterzogen. Auch zum Kostenvergleich macht die Vorinstanz keine wesentlichen Ausführungen. Das Kostenargument ist zwar bei der Auswahl regelmässig ein Kriterium, doch steht vorliegend – wie in E. 5.6 darzulegen sein wird – die Gewährleistung eines reibungslosen Bahnbetriebs im Vordergrund.

Es ist demzufolge festzuhalten, dass die Vorinstanz die Einwendungen der Beschwerdeführenden zur Kenntnis genommen, sich damit auseinandergesetzt hat, zu einem Ergebnis gelangt ist und dieses in der Begründung ihres Entscheides dargelegt hat. Darin hat die Vorinstanz erkannt, dass die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen Varianten mit Nachteilen behaftet sind, welche das aufgelegte Projekt nicht aufweist. Vor diesem Hintergrund ist es als statthaft zu bezeichnen, wenn die Vorinstanz ein vertieftes Variantenstudium ablehnte, also keine detaillierten Planungen zu den Varianten durchführte und diese bereits nach einer summarischen Prüfung ausscheiden liess, stand für sie doch fest, dass das beantragte Projekt offenbar hinsichtlich Betriebssicherheit die Kriterien am besten erfüllt.

3.4.5 Eine Pflicht, ein Sachverständigengutachten einzuholen besteht grundsätzlich nicht. Es muss von Fall zu Fall entschieden werden, ob ein solches notwendig ist, wobei der entscheidenden Instanz ein erhebliches Ermessen zusteht. Die erstinstanzliche Behörde darf zunächst auf ihr eigenes Wissen abstellen. Sie hat einen Sachverständigen erst dann beizuziehen, wenn sie nach pflichtgemässer Würdigung zum Ergebnis gelangt, sie verfüge selber nicht über die zur Beurteilung der Sache erforderlichen Fachkenntnisse und das Gutachten stelle ein taugliches Beweismittel zur Erlangung dieser Fachkenntnisse dar.

Vorliegend verfügt die Vorinstanz als Fachbehörde über eine eigene Sachkunde, welche ihr die ausreichende Würdigung des Sachverhaltes ermöglichte. Auf die Erstellung eines Gutachtens durfte deshalb verzichtet werden, zumal die Erwägungen zum Schluss führten, dass das beantragte Projekt den bundesrechtlichen Vorgaben entspreche. Im Übrigen ist auch dem materiellen Gesetz keine Pflicht zu entnehmen, ein solches zu erstellen (vgl. KÖLZ/HÄNER/BERTSCHI, a.a.O., Rz. 473, 537; PATRICK L. KRAUSKOPF/KATHRIN EMMENEGGER, Art. 12, in: Bernhard Waldmann/Philippe Weissenberger [Hrsg.], Praxiskommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, Zürich/Basel/Genf 2009, Rz. 149, 158 ff.).

3.4.6 Was die Begründung des Entscheides gegen die vorgeschlagenen Varianten betrifft, so hat sich die Vorinstanz immerhin mit den entscheidrelevanten Rügen der Beschwerdeführenden auseinandergesetzt und die wesentlichen Überlegungen, von denen sie sich leiten liess, nachvollziehbar dargelegt. Selbst wenn die Ausführungen – insbesondere betreffend die Variante "Harbis" – knapp ausgefallen sind, genügen sie den Anforderungen an die Begründungspflicht. Entscheidend ist, ob es den Beschwerdeführenden aufgrund der enthaltenen Begründung möglich ist, die Verfügung sachgerecht anzufechten. Dies ist vorliegend der Fall, weshalb die Vorinstanz die Begründungspflicht nicht verletzt hat.

3.4.7 Es ist deshalb festzuhalten, dass die Vorinstanz ihrer Pflicht nachgekommen ist, Varianten zu prüfen. Die Tiefe der Prüfung wurde dabei aufgrund der gegebenen Fakten und der Vorarbeit der gesuchstellenden Beschwerdegegnerin bestimmt. Insofern kann die Variantenprüfung durch die Vorinstanz nicht beanstandet werden und eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör ist nicht auszumachen.

3.5

3.5.1 Ausserdem machen die Beschwerdeführenden 1-30 geltend, ihr Anspruch auf rechtliches Gehör sei dadurch verletzt worden, dass ihr Antrag, das BAFU möge die umweltrechtlichen Aspekte des Projektes unter dem Aspekt des Vorsorgeprinzips überprüfen, ohne Begründung und ohne Beachtung der neuen Rechtsprechung zu diesem Thema, abgewiesen worden sei.

Die Beschwerdegegnerin führt hingegen aus, das BAFU habe im Verlaufe des Verfahrens mehrfach Gelegenheit gehabt, sich zu äussern.

3.5.2 Betreffend die Behandlung von Rechtsbegehren durch die Behörde kann im Wesentlichen auf die Ausführungen im Zusammenhang mit der Begründungspflicht (vgl. oben E. 3.4.3.2) verwiesen werden. Immerhin wird die Begründung eines Entscheides zu einem wesentlichen Teil aus der Abhandlung der Anträge gebildet, geht es dabei doch darum, dem Beschwerdeführenden die wesentlichen Überlegungen hinsichtlich seiner Begehren darzulegen und die Anfechtbarkeit des Entscheides zu gewährleisten. Grundsätzlich besteht jedoch kein Anspruch, dass sich eine verfügende Behörde ausdrücklich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzt (vgl. FELIX UHLMANN/ALEXANDRA SCHWANK, Art. 35, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], a.a.O.,

Rz. 10, 17; LORENZ KNEUBÜHLER, Art. 35, in: Auer/Müller/Schindler [Hrsg.], a.a.O., Rz. 8). Aus der Begründungspflicht kann der Beschwerdeführende im Weiteren auch keinen Anspruch ableiten, dass sein Antrag auf eine bestimmte Art und Weise erledigt wird. Dies trifft umso mehr zu, als der betroffene Antrag – wie vorliegend – prozessualer Natur ist, d.h. nicht im Rahmen der grundsätzlich während der Beschwerdefrist zu stellenden und den Streitgegenstand definierenden Rechtsbegehren gestellt wurde (vgl. FRANK SEETHALER/FABIA BOCHSLER, Art. 52, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], a.a.O., Rz. 40).

Die Beschwerdeführenden machen vorliegend geltend, die Vorinstanz habe es versäumt, das Projekt dem BAFU vorzulegen, um dessen Prüfung unter "Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips im Lichte der aktuellen Judikatur" zu erwirken. Dabei unterlassen sie es jedoch, die "aktuelle Judikatur" näher zu spezifizieren.

3.5.3 Es ist festzuhalten, dass die Vorinstanz die Fachbehörde zur Stellungnahme aufgefordert hat und dass sich das BAFU mit den Stellungnahmen vom 11. Februar 2013 (act. 112-115 der Vorakten) und vom 28. Februar 2013 (act. 233-237 der Vorakten) zum Projekt geäussert hat, wobei es jedoch nicht näher auf das Vorsorgeprinzip eingeht. Grundsätzlich steht es einer Behörde offen, wie sie ihren Entscheid resp. ihre Ausführungen begründet. Tatsächlich wurde die Fachbehörde in den Plangenehmigungsprozess einbezogen und legte ihren Standpunkt dar. Ihre Überlegungen fanden somit Eingang in den Entscheid der Vorinstanz, welche sodann ihrer Begründungspflicht mit der Kundgabe ihrer Leitgedanken für den Entscheid nachgekommen ist. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt demzufolge nicht vor. Wenn die Beschwerdeführenden nachträglich zu den Stellungnahmen der Fachbehörde mit Eingabe vom 26. März 2013 geltend machen, das Projekt sei unter Einbezug der "aktuellen Judikatur" zum Vorsorgeprinzip erneut durch das BAFU zu beurteilen, so bezieht sich die Rüge somit auf die materielle Begründung des vorinstanzlichen Entscheides betreffend das Vorsorgeprinzip, worauf nachfolgend in E. 5.1 ff. zurückzukommen sein wird.

3.6 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich der Vorwurf der Verweigerung des rechtlichen Gehörs insgesamt als unbegründet erweist.

4.
Im Weiteren machen die Beschwerdeführenden sinngemäss geltend, die Kosten des Projektes seien mit Fr. 35 Mio. zu tief angesetzt worden, um

eine UVP zu umgehen. Die Schwelle für eine mehrstufige UVP liege gemäss Gesetzgeber bei Fr. 40 Mio. Richtigerweise müsse der gesamte Doppelspurausbau betrachtet werden, denn das beantragte Projekt stelle deren Vorbereitung dar. Ausserdem beantragen die Beschwerdeführenden 1-30 mit ihren Eingaben vom 17. und 18. Dezember 2014, die Beschwerdegegnerin sei aufzufordern, die detaillierten Kostenpositionen nachzureichen und es seien zur Plausibilisierung der Angaben ausserdem deren betriebsinterner Kreditbeschluss für dieses Projekt sowie der Kostenvoranschlag der Beschwerdegegnerin zuhanden des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) vorzulegen. Sie begründen dies im Wesentlichen damit, dass die dem Bundesverwaltungsgericht auf dessen Aufforderung hin vorgelegte Kostenzusammenstellung der Beschwerdegegnerin nicht geeignet sei, eine Überprüfung der Projektkosten durchzuführen, handle es sich doch offensichtlich nicht um den internen Kostenvoranschlag der Beschwerdegegnerin, sondern um eine Zusammenstellung lediglich rudimentärer Einzelpositionen, welche eigens für das vorliegende Verfahren angefertigt worden sei.

4.1 Die Vorinstanz verweist im Wesentlichen auf ihre Ausführungen in der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 und führt aus, der Gesamtbetrag von Fr. 35 Mio. für das beantragte Projekt sei nachvollziehbar. Dieses stelle im Übrigen eine funktionale Einheit im Sinne des Eisenbahnrechts dar, denn die mit dem Wendegleis ermöglichte Leistungssteigerung entfalte sich unmittelbar und unabhängig von einem künftigen Doppelspurausbau. Dieser sei zwar Gegenstand einer übergeordneten Planung, doch sei deren Umsetzung mit einem Horizont von ca. 15 Jahren nicht zeitnah.

4.2 Die Beschwerdegegnerin macht geltend, das vorliegende Projekt stelle ein in sich geschlossenes, eigenständiges und betrieblich funktionstüchtiges Projekt dar, welches zwar aufwärtskompatibel ausgestaltet werde, jedoch in keiner Weise die Einführung einer Doppelspur erfordere. Auch entspreche es nicht der Tatsache, dass Vorinvestitionen getätigt würden, bedeute Aufwärtskompatibilität doch einzig, dass die Anlage später weitergenutzt werden könne. Im Übrigen würden die Kosten usanzgemäss geschätzt. Diese hätten ursprünglich Fr. 35 Mio. betragen, beim aktuellen Projektierungsstand könne aber mit Fr. 30.1 Mio. gerechnet werden. Davon seien noch die Kosten für die Sicherungsanlagen abzuziehen, weshalb die Schwelle von Fr. 40 Mio. bei Weitem nicht erreicht werde.

4.3 Das BAFU erklärt, zumal sich die Beschwerdegegnerin beim massgeblichen Kostenvoranschlag auf die Kostenschätzung betreffend Vorprojekt stütze und dabei Kosten von aktuell Fr. 30.1 Mio. in Aussicht stelle, sei zu Recht darauf verzichtet worden, das beantragte Projekt einer UVP-Pflicht zu unterstellen. Auch handle es sich um ein in sich geschlossenes eigenständiges Projekt, welches im Weiteren auch nicht als wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage zu qualifizieren sei.

4.4 Gemäss Art. 10a des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) hat eine Behörde möglichst frühzeitig die Umweltverträglichkeit zu prüfen, bevor sie über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen entscheidet (Abs. 1). Der UVP unterstellt sind Anlagen, die Umweltbereiche erheblich belasten können, so dass die Einhaltung der Vorschriften über den Schutz der Umwelt voraussichtlich nur mit projekt- oder standortspezifischen Massnahmen sichergestellt werden kann (Abs. 2). Der Bundesrat bezeichnet die Anlagetypen, die der UVP-Pflicht unterstehen (Abs. 3 Satz 1). Gemäss Art. 1 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011) sind die entsprechenden Anlagen im Anhang dieser Verordnung aufgeführt. Für das vorliegende Verfahren sind die Ziffern 12.1 und 12.2 des Anhangs UVPV von Interesse. Demnach unterliegen neue Eisenbahnlinien (gemäss Art. 5 f. EBG) einer Pflicht zur mehrstufigen UVP. Andere Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen (einschliesslich Ausbau von Eisenbahnlinien), im Kostenvoranschlag (exkl. Sicherungsanlagen) mehr als 40 Millionen Franken oder einem im Anhang zur UVPV beschriebenen Anlagetyp entsprechen, unterliegen der "einfachen" UVP-Pflicht.

4.4.1

4.4.1.1 Als neue Eisenbahnlinien sind jene Strecken zu verstehen, für welche entweder eine Konzession erteilt oder die Genehmigung der Bundesversammlung eingeholt werden muss (vgl. Bundesamt für Umwelt, UVP-Handbuch, Bern 2009, Modul 2, Ziff. 2.2). Die Beschwerdeführenden betrachten die beantragte Anlage als Teil resp. Vorstufe einer durchgehenden Doppelspur der S-Bahn am rechten Zürichseeufer und erachten deshalb eine UVP als unumgänglich.

4.4.1.2 Gemäss Vorinstanz wurde der Ausbau der Bahnlinie auf eine Doppelspur lediglich im Rahmen einer übergeordneten Planung (Richtplanung) festgehalten. Selbst die Beschwerdeführenden 1-30 führen aus, dass der

Doppelspurausbau ungewiss sei und dass die eidgenössischen Räte dessen Realisierung auf Jahrzehnte hinausgeschoben hätten (Beschwerdeschrift vom 4. Juli 2013, Ziff. 10). Demnach erscheint ein Zeithorizont von mehr als 20 Jahren für die Realisierung der Doppelspur realistisch (die Vorinstanz veranschlagt allein für den Planungsprozess 15 Jahre). Dieser Zeithorizont ist als langfristig zu beurteilen, und künftige Auswirkungen der Doppelspur können nicht bereits heute durch das Auflageprojekt abgebildet werden. Dies bestätigt auch das BAFU, wenn es für den Zusammenzug von nicht gleichzeitig umgesetzten Teilprojekten zu einer gesamthaften UVP einen zeitlichen Zusammenhang der Projekte von wenigen Jahren verlangt (vgl. BAFU, UVP-Handbuch, Bern 2009, Ziff. 2.3.3). Konkrete Detailplanungen liegen sodann noch nicht vor und weder über die Finanzierung noch die Umsetzung wurden verbindliche Entscheide gefällt. Selbst wenn das beantragte Projekt aufwärtskompatibel ausgestaltet ist, um dereinst eine Basis für einen allfälligen Doppelspurausbau bilden zu können, ist es nicht als dessen Teil oder als Vorinvestition zu sehen: Die Umsetzung des Doppelspur-Projektes kann nämlich weder als zeitnah realisierbar noch als konkret geplant oder als beschlossen erachtet werden, weshalb ein funktioneller Zusammenhang zwischen ihm und dem Auflageprojekt fehlt. Diese Einschätzung wird vom BAFU bestätigt. Das Vorliegen einer neuen Eisenbahnlinie oder eines Teils davon kann somit klar verneint werden. Aus diesen Gründen ist im Folgenden die Kostengrenze von Fr. 40 Mio. allein auf das beantragte Projekt zu beziehen.

4.4.1.3 Mit Schreiben vom 3. Dezember 2014 legt die Beschwerdegegnerin eine aktuelle Zusammenstellung der Projektkosten vor, welche gemäss der Darlegung der Beschwerdegegnerin auf dem nach wie vor gültigen Kostenvoranschlag vom April 2013 basiere und die geschätzten Kosten mit einer Abweichung von +/- 10% abbilde. Demnach wird vorgesehen, die beantragte Anlage für Total Fr. 30.1 Mio. zu erstellen. Gemäss Ziff. 12.2 Anhang UVP sind die Kosten der Sicherungsanlagen – vorliegend Fr. 1.355 Mio. – vom Kostenvoranschlag auszunehmen. Ebenso zu subtrahieren sind vorliegend die Kosten für die Oberbauerneuerung in der Höhe von Fr. 1.72 Mio. Zwar bemisst sich die Höhe des Kostenvoranschlags grundsätzlich unter Einbezug aller zusammenhängenden Teilprojekte, sofern ein räumlicher und funktioneller Zusammenhang zwischen mehreren Anlagen gegeben ist oder wenn Teilprojekte in zeitlich rasch aufeinander folgenden Etappen realisiert werden (vgl. BAFU, UVP-Handbuch, Ziff. 2.2 f.). Dennoch liegt hier keiner dieser Fälle vor: Bei der Oberbauerneuerung handelt es sich um Arbeiten, welche aus reinen Praktikabilitätsgründen in das Plan-

genehmigungsverfahren einbezogen wurden, jedoch das eigentlich zu erstellende Projekt nicht betreffen. Sie steht weder in einem funktionellen noch in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Wendegleis und der neuen Linienführung des Streckengleises (vgl. oben E. 1.4.2).

Es resultieren demnach Kosten von Fr. 27.025 Mio. Die vorgelegte Kostenschätzung ist zwar nicht ausgesprochen detailliert, doch ist sie nachvollziehbar und als grobe Zusammenstellung der projektierten Kosten plausibel. Selbst bei projekt- oder berechnungsbedingten Abweichungen von +/- 10% ist es deshalb absehbar, dass die UVP-relevante Schwelle von Fr. 40 Mio. deutlich nicht erreicht wird. Das beantragte Ausführungsprojekt untersteht somit keiner UVP-Pflicht, und die Anträge der Beschwerdeführenden, es sei eine UVP durchzuführen, es sei der detaillierte Kostenvoranschlag (betriebsintern sowie zuhanden des ZVV) und die SBB-interne Kreditbewilligung vorzulegen, sind in antizipierter Beweiswürdigung abzuweisen.

5.

5.1 In materieller Hinsicht machen die Beschwerdeführenden 1-30 geltend, das im Umweltrecht verankerte Vorsorgeprinzip sowie das Verhältnismässigkeitsprinzip seien verletzt worden. Die Beschwerdegegnerin sei nämlich dazu verpflichtet, möglichst emissionsarme Projektvarianten zu suchen und dafür verschiedene Varianten zu prüfen. Das zu beurteilende Projekt missachte dieses Vorsorgeprinzip in mehrfacher Hinsicht, so in Bezug auf die Lärmemissionen, den Körperschall, die Erschütterungen sowie die Emissionen gemäss der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung vom 23. Dezember 1999 (NISV, SR814 710). Aus diesem Grund müssten die Emissionen an der Quelle begrenzt werden, selbst wenn die Belastungsgrenzwerte nicht erreicht seien. Die von den Beschwerdeführenden 1-30 vorgeschlagene Variante mit einem seeseitigen Wendegleis würde hingegen allen Interessen Rechnung tragen, ohne den Zweck des Wendegleises zu vereiteln. Insbesondere verletze die Beschwerdegegnerin aber auch die Pflicht zum Variantenstudium, wenn sie die Variante der Beschwerdeführenden verwerfe, ohne konkrete Angaben zur Auslastung der bestehenden Linien, zu den verschiedenen betrieblichen Aspekten wie z.B. Kreuzungskonkflikte zu machen und ohne die behaupteten betrieblichen Nachteile nachvollziehbar auszuweisen.

Die Beschwerdeführenden 31-34 machen ebenso eine Verletzung des Vorsorgeprinzips mangels Prüfung alternativer Varianten geltend und beantragen die Ausführung des Wendegleises auf dem Betriebsgrundstück "Harbis" (Kat.- Nr. 8922). Sie begründen dies damit, dass die Realisierung des Projektes auf diesem Grundstück massiv geringere Auswirkungen auf Raumplanung und Umwelt nach sich ziehen würde. Das erwähnte Grundstück sei insbesondere grosszügiger dimensioniert, die Nachbarschaft weniger immissionsempfindlich und es sei für den Baustellenverkehr besser erschlossen. Gegen diese Alternative wende die Beschwerdegegnerin einzig ein, betriebliche Gründe würden gegen die Umsetzung des Wendegleises im "Harbis" sprechen, doch sei diese Behauptung nicht oder nur ungenügend belegt oder dokumentiert.

5.2 Die Beschwerdegegnerin entgegnet, das zu beurteilende Projekt halte die geltenden Normen ein und sei deshalb bewilligungsfähig. Es entspreche auch nicht der Tatsache, dass die Angebotsverbesserung nie geprüft worden sei. Vielmehr sei das Angebot der S20 vom Kanton Zürich bestellt und das Bedürfnis auch aufgrund der Kundennachfrage ausgewiesen worden. Die heutige unbefriedigende Betriebsabwicklung bzw. Gleisbenutzung resultiere aus der ungenügenden Infrastruktur. Die Mängel der heute bestehenden Anlage würden durch die Erstellung des beantragten Projektes behoben, da nur auf diese Weise ein pünktlicherer und zuverlässigerer Betrieb möglich sei. Dieser sei wiederum notwendig, um die zusätzlichen Angebote der 4. Teilergänzung umsetzen und aufrechterhalten zu können.

5.3 Die Vorinstanz verweist in ihren Stellungnahmen vom 26. August 2013 sowie 3. September 2013 in erster Linie auf ihre Ausführungen in der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013, weist bezüglich der Variante "Harbis" jedoch ausdrücklich darauf hin, dass diese Variante aufgrund der dichten Zugfolge – also aus betrieblichen Gründen – ausscheide. Ein derart dicht zu befahrender Einspurabschnitt ab Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen bis "Harbis" stehe einem zuverlässigen Betrieb auf diesem Abschnitt entgegen und führe auf dem stark befahrenen Netz zu erheblichen Konfliktrisiken. Ausserdem werde von den Beschwerdeführenden 31-34 ausser Acht gelassen, dass die Verschiebung der leeren S16 von Herrliberg-Feldmeilen zum Wendegleis im "Harbis" zu Mehrverkehr und damit zu zusätzlichen Immissionen bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 führe.

5.4 Das BAFU verweist als Fachbehörde in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2014 bezüglich Vorsorgeprinzip und Variantenprüfung insbesondere auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach Einsprechende im Bau- und Plangenehmigungsverfahren zwecks vorsorgeweiser Emissionsbegrenzung zwar unter Umständen projektbezogene Verbesserungen, in der Regel jedoch keine eigentlichen Projektvarianten durchsetzen könnten. Aufgrund dieser Überlegungen sieht die Fachbehörde das Vorsorgeprinzip beim beantragten Projekt nicht verletzt, würden doch die Emissionen bei der Variante "Harbis" verlagert und bei der Variante eines seeseitigen Wendegleises würde die Wahrung der betrieblichen Interessen nicht gewährleistet.

5.5 Im Folgenden gilt es zu klären, ob das Umweltrecht des Bundes verletzt wurde. Die Beschwerdeführenden sind insbesondere der Auffassung, dass durch ein fehlendes Variantenstudium das Vorsorgeprinzip verletzt wurde.

5.5.1 Das USG bezweckt u.a. den Schutz des Menschen und seiner Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen (Art. 1 Abs. 1 USG). Hierzu sollen Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle begrenzt werden (Art. 11 Abs. 1 USG). Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen 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.

5.5.2 Das Vorsorgeprinzip ist in Art. 11 Abs. 2 USG verankert und besagt, dass Emissionen unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Gemäss Literatur (vgl. ALAIN GRIFFEL/HERIBERT RAUSCH, Art. 11, in: Vereinigung für Umweltrecht [VUR], Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Zürich 2011, Rz. 3 ff.) beschreibt das Vorsorgeprinzip das Ergreifen von Massnahmen an der Quelle einer Emission. Insofern ist im weiteren Sinne auch die Prüfung von Varianten als Massnahme zu betrachten, welche letztendlich betreffend Immissionen zu günstigeren resp. vorteilhafteren Lösungen zu führen vermag.

5.5.3 Aus dem Vorsorgeprinzip lässt sich zwar ableiten, dass die Bewilligungsbehörde Alternativen in ihre Überlegungen einzubeziehen, also Projektvarianten zu prüfen hat, um im Rahmen einer Interessenabwägung die günstigste Variante zu evaluieren. Doch kann darin kein Recht von Einsprechenden erblickt werden, die emissionsschwächste Variante einzufordern (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_10/2011 vom 28. September 2011 E. 4.1; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1044/2012 vom 28. Januar 2013 E. 4.4.3). Vielmehr ist das Vorsorgeprinzip so zu verstehen, dass im Rahmen einer Gesamtbetrachtung jene Projektvariante gefunden werden soll, welche den überwiegenden Interessen entspricht. Dies bestätigt denn auch – wie vom BAFU vorgebracht – die Rechtsprechung des Bundesgerichts, wenn ausgeführt wird, Opponenten einer Anlage könnten im Bau- und Plangenehmigungsverfahren gestützt auf Art. 11 Abs. 2 USG sowie das Verhältnismässigkeitsprinzip unter Umständen projektbezogene Verbesserungen, in der Regel jedoch nicht eigentliche Projektvarianten durchsetzen, jedenfalls nicht solche, welche mit erheblichen neuen Auswirkungen für Dritte verbunden sind. Demzufolge dürfte sich gestützt auf das Vorsorgeprinzip lediglich eine umweltrechtliche Optimierung des aufgelegten Projektes, nicht aber eine alternative Neuplanung als verhältnismässig erweisen (vgl. BGE 124 II 517 E. 5d).

Eine Verbindlichkeit betreffend die Tiefe des Variantenstudiums lässt sich hingegen aus dem Vorsorgeprinzip nicht ableiten. Inwiefern eine Bewilligungsbehörde dazu verpflichtet ist, Varianten vertieft zu studieren, wurde bereits oben in E. 3.4.3 erörtert. Zumal die bestehenden Emissionsgrenzwerte im vorliegenden Fall nicht überschritten werden, ist denn auch das Vorsorgeprinzip nicht als durch mangelhaftes Variantenstudium verletzt zu bezeichnen (vgl. e contrario Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2575/2013 vom 17. September 2014 E. 6.4). Die Prüfung, ob das Vorsorgeprinzip durch die Vorinstanz verletzt wurde, beschränkt sich demnach auf die Frage, ob die Interessenabwägung korrekt durchgeführt worden ist. Im Folgenden sind die vorgeschlagenen Varianten im Lichte der Interessenlage der Parteien zu prüfen.

5.6 Wie bereits erwähnt (vgl. oben E. 3.4.3.1), liegt es im Ermessen der Bewilligungsbehörde, zu entscheiden, welches Projekt umzusetzen ist. In ihrem Entscheid muss sie schliesslich hinreichend klar darlegen, wie sie die untersuchten Varianten und die auf dem Spiel stehenden Interessen beurteilt und gewichtet. Sind keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Feststellung des Sachverhalts erkennbar, wird der durch die Planungsbehörde gefällte Ermessensentscheid im gerichtlichen Verfahren mit einer gewissen

Zurückhaltung überprüft (vgl. oben E. 2). Es gilt dabei im Wesentlichen abzuklären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen der Entscheidung berücksichtigt worden sind. Erweist sich ein Planungsentscheid als zweckmässig, ist er im Rechtsmittelverfahren zu schützen, unabhängig davon, ob sich weitere, ebenso zweckmässige Lösungen erkennen lassen (Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-817/2010 vom 16. Februar 2011 E. 6.2.1, A-594/2009 vom 10. November 2009 E. 4.2 mit Hinweisen; vgl. auch BGE 127 II 238 E. 3b/aa; Urteil des Bundesgerichts 1C_52/2008 vom 2. Juni 2008 E. 4.4).

5.6.1 Die Sachverhaltsfeststellung erweist sich gemäss den gemachten Erwägungen nicht als lückenhaft (vgl. E. 3.4.5), weshalb der Ermessensentscheid der Vorinstanz im Lichte der Interessenlage der Beteiligten zu überprüfen ist. Da die Beschwerdeführenden – wie bereits erwähnt und im Schreiben der Beschwerdegegnerin vom 29. November 2012, resp. im Bericht "Beurteilung und Vergleich Projekt SBB – Variante 2 IG Wendegleis Süd" festgehalten – eine ursprünglich vorgeschlagene Variante 1 als "gespiegelte" Variante des beantragten Projektes nicht weiter verfolgen wollten, wird auf diese Variante nicht mehr näher eingegangen. Zunächst gilt es, die Erhebung der Interessenlage sowie deren Bewertung durch die Vorinstanz in der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 zu beurteilen.

5.6.1.1 Die Grundlage für das neue Angebot ergibt sich aus dem Technischen Bericht zum Auflageprojekt vom 20. Oktober 2011: Aufgrund der Ausbauten des Hauptbahnhofs Zürich wird dessen Kapazität für den Fernverkehr und die S-Bahn wesentlich erhöht und ermöglicht dadurch die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Wirtschaftsraum Zürich. Mit den Projekten der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich werden diese zusätzlichen Kapazitäten für Angebotsverbesserungen sowohl für den Fernverkehr als auch für die S-Bahn Zürich genutzt, unter anderem auch am rechten Zürichseeufer auf der S-Bahn-Linie Zürich – Meilen – Rapperswil. Dass diese Region äusserst dicht besiedelt ist und als stetig wachsendes Einzugsgebiet für die in den regionalen Zentren Erwerbstätigen dient, ist allgemein bekannt. Wie die Beschwerdegegnerin ausführt, hat sie aufgrund eines ausgewiesenen Bedürfnisses vom Kanton Zürich (ZVV) den Auftrag erhalten, ein entsprechendes Angebot bereitzustellen. Dieses beinhaltet auf der erwähnten Linie Zusatzzüge zu den Hauptverkehrszeiten in Ergänzung zur S7 mit zusätzlichen Halten in Küsnacht, Meilen, Männedorf und Stäfa. Aus dem daraus resultierenden Betriebskonzept geht hervor, dass die im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen endende S16 auf einem

Wendegleis weggestellt werden muss, um den durchfahrenden Kompositionen der vorgesehenen S20 das Gleis freizugeben. Angesichts der Verkehrsentwicklung in der Region wird mittel- bis langfristig zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen der Ausbau auf eine Doppelspur angestrebt. Die Geometrie des beantragten Projektes ist auf eine solche mögliche Doppelspur ausgerichtet und so gestaltet, dass es kostengünstig und wirtschaftlich erstellt werden kann, ohne jedoch Vorinvestitionen tätigen zu müssen.

Die Beschwerdeführenden bestreiten hingegen die Notwendigkeit zusätzlicher S-Bahn-Kurse, allerdings ohne dafür stichhaltige Beweise vorzulegen. Sie machen geltend, es sei zwar eine Tatsache, dass die S7 zu Spitzenzeiten sehr stark ausgelastet sei, nicht so jedoch die Kurse der S6 und der S16. Mittels Fahrplanauskunft der Beschwerdegegnerin lässt sich diese Behauptung unschwer verifizieren. So ist zu Hauptverkehrszeiten – insbesondere zu den morgendlichen Pendlerzeiten – regelmässig eine sehr hohe Belegung der Züge der S7, jedoch nur eine geringe bis mittlere Belegung der S6 und der S16 zu erwarten. Allerdings übersehen die Beschwerdeführenden in diesem Zusammenhang, dass gemäss Netzplan des ZVV die beiden Kurse der S6 (endend in Uetikon am See) sowie der S16 (endend in Herrliberg-Feldmeilen, ausnahmsweise in den Randzeiten in Meilen) durch ihre Endstationen keine echte Alternative zur S7, welche die beiden Zentren Zürich und Rapperswil durchgehend verbindet, darstellen. Die Einführung der S20 kann hingegen eine Entlastung der S7 bereits ab Stäfa bewirken. Ausserdem sieht die S20 im Gegensatz zur S6 und zur S16 keine Halte in Herrliberg-Feldmeilen, Winkel am Zürichsee, Erlenbach ZH, Küsnacht Goldbach, Zollikon und Zürich Tiefenbrunnen vor. Die Argumentation der Beschwerdeführenden überzeugt deshalb nicht. Ebenso geht aus den gemachten Ausführungen basierend auf den gegebenen Tatsachen zur Besiedelung hervor, dass ein Interesse der Öffentlichkeit besteht, Zugang zu einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetz zu haben. An dieses Verkehrsnetz wird der Anspruch gestellt, der wachsenden Nachfrage nach verlässlichen Verbindungen im Einzugsgebiet der Agglomeration Zürich gewachsen zu sein. Auch sollen Betriebssicherheit sowie Fahrplanstabilität gewährleistet werden. Der Bedarf für einen Ausbau des Angebots und damit für die Einführung der S20 – welche auch für Stäfa und Männedorf zusätzliche Verbindungen vorsieht – ist somit gegeben. Wie bereits ausgeführt, benötigt die Beschwerdegegnerin deshalb ein Wendegleis. Dies wird denn auch von den Beschwerdeführenden nicht grundsätzlich bestritten, sie schlagen doch selbst den Bau eines solchen vor, wenn auch an einem anderen Ort als dem projektierten.

5.6.1.2 Die Interessen der Beschwerdeführenden 1-30 sind insbesondere in Bezug auf ihre Wohnlage zu sehen. Mehrheitlich bewohnen sie die Liegenschaften Vorderfeldstrasse 7-31 in 8706 Meilen (resp. Feldmeilen), welche im Jahr 1978 (vgl. Protokoll zum Augenschein vom 12. März 2014 Ziff. 2.7) erstellt wurden. Zweifelsohne besteht ihr Interesse als unmittelbare Anrainer an die Bahnlinie schwergewichtig im Schutz vor Immissionen, seien dies Erschütterungen, Körperschall, Lärm oder nicht ionisierende Strahlung (NIS). Im Weiteren besteht ein Interesse an der Nutzung der Gärten, welche teilweise auf der sich im Eigentum der Beschwerdegegnerin befindlichen Parzelle Kat.-Nr. 9568 liegen.

5.6.1.3 Ebenso bestehen die Interessen der Beschwerdeführenden 31-34 insbesondere in den Qualitäten der Wohnlage ihrer Liegenschaften, welche sich an der Heerenstrasse in 8706 Meilen (resp. Feldmeilen) befinden. Im Zentrum der Interessen steht der Schutz vor Erschütterungs-, Körperschall-, Lärm- und NIS-Immissionen. Im Weiteren besteht ein Interesse am Schutz vor Beeinträchtigungen der Aussicht auf den Zürichsee sowie am Werterhalt der Liegenschaften.

5.6.1.4 Die Interessen der Beschwerdegegnerin – resp. die Interessen der Öffentlichkeit – liegen im Ausbau der S-Bahn-Verbindungen am rechten Zürichseeufer, resp. in der Erfüllung des vom Kanton Zürich gegebenen Auftrags, die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich zu realisieren. In Bezug auf den vorliegend zu beurteilenden Fall bedeutet dies, dass die Beschwerdegegnerin diese Interessen dann verwirklichen kann, wenn sie das aus betrieblichen Gründen benötigte Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen erstellen kann. Im Weiteren bestehen die Interessen der Beschwerdegegnerin in der Gewährleistung eines stabilen Fahrplans und sicheren Betriebs sowie in der Ausübung ihres Eigentumsrechts.

5.6.1.5 Die Vorinstanz setzt sich in ihrer Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 mit den verschiedenen Varianten eines Wendegleises in Herrliberg-Feldmeilen sowie im Gebiet "Harbis" auseinander. Ob sich die Vorinstanz für die insgesamt vorteilhafteste Variante entschieden hat, ist unter Wahrung der erwähnten Zurückhaltung (vgl. oben E. 2) durch das Bundesverwaltungsgericht nachfolgend zu überprüfen.

5.6.2 Die von den Beschwerdeführenden 1-30 vorgeschlagene Variante sieht ein seeseitiges Wendegleis mit kurzem Bahnhofkopf unter Beibehaltung des gegenwärtig bestehenden Streckengleises vor (in den Akten als "Variante 2" geführt).

5.6.2.1 Die Beschwerdeführenden 1-30 sprechen sich insbesondere deshalb für die Variante 2 aus, weil diese für sie im Grunde genommen keine Veränderung der bestehenden Situation bedeutet. Da das Wendegleis gemäss dieser Variante ca. 210 Meter (ab Liegenschaft Vorderfeldstrasse 7) vor den Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 enden würde, wäre kein Mehrverkehr bei den Liegenschaften Vorderfeldstrasse 7-31 und damit keine Zunahme der Immissionen zu verzeichnen.

5.6.2.2 Die Vorinstanz führt in ihrer anlässlich des Plangenehmigungsverfahrens durchgeführten Interessenabwägung aus, die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Variante eines seeseitigen Wendegleises führe zu Kreuzungskonflikten zwischen der S16 und der S7 im Linksbetrieb und evtl. beim Aufstellen der S16 zu einem Konflikt mit der S6, sofern Letztere verspätet sei. Demnach sei diese Variante gemäss der Beschwerdegegnerin aus betrieblichen Gründen nicht tauglich und zu verwerfen, zumal ein erhebliches Interesse an einer konfliktfreien und stabilen Verkehrsabwicklung der zusätzlichen S20 bestehe. Im Weiteren würden die Beschwerdeführenden hinsichtlich der Führung des Streckengleises zwar von Immissionen entlastet; diese würden jedoch zulasten anderer Anwohner (General-Wille-Strasse) verschoben, wenn die Züge das Wendegleis befahren.

5.6.2.3 Der offensichtliche Vorteil dieser Variante liegt darin, dass bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 keine durch die Verschiebung des Streckengleises hervorgerufene Zunahme der Immissionen zu verzeichnen wäre. Die von der Vorinstanz vorgebrachte Immissionsverlagerung zulasten der Anwohner der General-Wille-Strasse erscheint – zumindest hinsichtlich des eigentlichen Eisenbahnlärms (vgl. unten E. 6.6 ff., insb. E. 6.8.4) – als nebensächlich oder kann zumindest nicht in der von der Vorinstanz geschilderten Bedeutung nachvollzogen werden. So dürften nämlich die Emissionen der Zugskompositionen, welche das seeseitige Wendegleis (Variante 2) in relativ geringer Geschwindigkeit befahren, wesentlich geringer ausfallen als jene, welche auf dem projektierten seeseitigen Streckengleis bei höherer Geschwindigkeit (projektierte Variante) entstehen würden. Jedenfalls wären diese Emissionen kaum gravierender als jene, welche ihren Ursprung beim projektierten – bergseitigen – Wendegleis in demselben Streckenabschnitt hätten. Ob das Wendegleis also seeseitig oder bergseitig befahren wird, dürfte für die Anwohner der General-Wille-Strasse im Hinblick auf die Immissionen kaum ins Gewicht fallen und eine signifikante Immissionsverlagerung durch die Variante 2 ist diesbe-

züglich nicht zu erkennen. Hingegen ist eine Verlagerung der Lärmimmissionen aufgrund der abgestellten Züge absehbar, würden bei der Variante 2 doch neue, bisher in dieser Hinsicht nicht im selben Ausmass belastete Liegenschaften im Projektperimeter (zwischen General-Wille-Strasse Nr. 59-113 sowie zwischen Heerenstrasse 2-24) neu oder stärker belastet. Dem Argument, die Variante eines seeseitigen Wendegleises sei für die Anwohner im Projektperimeter hinsichtlich Immissionen insgesamt günstiger zu bewerten als das beantragte Projekt der Beschwerdegegnerin mit neuer Streckenführung, kann deshalb nicht uneingeschränkt gefolgt werden. Es zeigt sich nämlich, dass bei einer Umsetzung der Variante 2 insbesondere die Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 von reduzierten Immissionen profitieren würden.

5.6.2.4 Es sind sodann die Interessen der Beschwerdeführenden, insbesondere jene am Immissionsschutz und der Nutzung der Gärten, sowie die öffentlichen Interessen an einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz am rechten Zürichseeufer, der möglichst reibungslosen Verkehrsabwicklung und einem stabilen Fahrplan sowie an der Betriebssicherheit gegeneinander abzuwägen.

5.6.2.4.1 Das Interesse der Öffentlichkeit sowie der Beschwerdegegnerin an der sicheren Abwicklung des Bahnbetriebs ist als sehr hoch einzustufen. Ebenso ist das Interesse an der Erschliessung von Agglomerationen durch ein grosses Angebot an öffentlichem Verkehr, d. h. das Interesse an dichten Fahrplänen sowie an direkten und raschen Verbindungen in die Zentren ohne Zeitverlust durch Umsteigevorgänge, gewichtig und steigt mit der zunehmenden Besiedelung. So kommt insbesondere auch der S-Bahn Zürich als rasches und kapazitätsstarkes Verkehrsmittel eine Vorrangstellung im öffentlichen Verkehr zu, wenn es darum geht, die Wohngebiete und Agglomerationen des Umlandes mit den wirtschaftlichen und kulturellen Zentren der Region zu verbinden. Ganz besonders trifft dies für die Stadt Zürich zu, deren Einzugsgebiete für Wohnraum sich weit ins Umland erstrecken, so auch entlang dem rechten Zürichseeufer bis Rapperswil-Jona. Es liegt auf der Hand, dass in diesem dicht besiedelten Gebiet die S-Bahn und entsprechende Angebote an Verbindungen – vorab in die Stadt Zürich – eine überaus grosse und wachsende Bedeutung haben.

5.6.2.4.2 Die Vorinstanz argumentiert aufgrund der Angaben der Beschwerdegegnerin, dass ein seeseitig gelegenes Wendegleis mit erhöhtem Konfliktpotential verbunden sei. So sei insbesondere damit zu rechnen, dass sich Kreuzungskonflikte, wie sie sich beispielsweise zwischen der S6

und der S7 bei Linksbetrieb ergeben würden, auf das übrige S-Bahn-Netz zwischen Zürich-Stadelhofen und Herrliberg-Feldmeilen verschieben würden und auf diese Weise der sichere, leistungsfähige und pünktliche Betrieb beeinträchtigt würde. Aufschlussreich für die Untersuchung ist insbesondere die "Gegenüberstellung / Abklärung der Alternativvariante 2 zu Projekt SBB gemäss Auftrag aus Augenschein vom 20. September 2012" der Beschwerdegegnerin vom 29. November 2012 (act. 127 ff. der Vorakten). Diese Dokumentation legt überzeugend die Vor- und Nachteile der projektierten Variante wie auch der Variante 2 dar. Aus ihr geht hervor, dass sich die Betriebssituation im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen mit vier S-Bahn-Linien, welche die Gleisanlagen nach Umsetzung der 4. Teilergänzung nutzen werden, als relativ komplex erweist. Es ist ersichtlich, dass sich verschiedene Faktoren – so das angewandte Betriebsregime (Links- / Rechtsbetrieb bezogen auf die Doppelspur-Strecke zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Winkel am Zürichsee), zu bestimmter Uhrzeit aufeinandertreffende S-Bahn-Kurse, die Verkehrslage auf der Strecke und die Lage des zu erstellenden Wendegleises – auf die Anzahl und die Intensität der Konflikte im Betriebsablauf im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen auswirken. Demzufolge ergibt sich bei den beiden Varianten jeweils ein unterschiedliches Konfliktpotential. Die Analyse zeigt denn auch klar, dass die genannten Faktoren darüber entscheiden, ob der Verkehr reibungslos abgewickelt werden kann oder ob er beeinträchtigt wird. So entscheidet z.B. die Geschwindigkeit, mit welcher Weichen oder Streckenabschnitte befahren werden können, über fehlende oder vorhandene Sekunden, ob letztendlich eine Kreuzung noch möglich ist oder ob sich eine Verspätung auf andere S-Bahn-Kurse und schliesslich auf ganze Teile des S-Bahn-Netzes überwälzt. Dies ist im Folgenden näher zu ergründen.

5.6.2.4.3 Bei der beantragten Projektvariante mit bergseitigem Wendegleis ergibt sich im Linksbetrieb – und dieser soll gemäss der Beschwerdegegnerin weiterhin in Herrliberg-Feldmeilen beibehalten werden – erst dann ein Kreuzungskonflikt, wenn zum Zeitpunkt der Ausfahrt der S16 aus dem Wendegleis zur Bereitstellung auf Gleis 2 (Fahrplanminuten XX.21 – XX.23 sowie XX.52 – XX.54) die S6 – aus Zürich kommend – in Herrliberg-Feldmeilen mit Verspätung eintrifft. Diese Situation kann allerdings dadurch entschärft werden, dass die S16 vor der Einfahrt der verspäteten S6 bereits auf das Ausfahrtgleis gestellt wird. Insgesamt ermöglicht diese Variante deshalb einen stabilen Betrieb und erweist sich als flexibel.

Die Variante 2 kennt den beschriebenen Konflikt im Linksbetrieb zwar nicht, hingegen kommt es bei ihr zum Kreuzungskonflikt (Fahrplanminuten XX.05

– XX.08 und XX.35 – XX.38), wenn die durchfahrende S7 und die einfahrende S16 vor dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen (Seite Zürich) aufeinander treffen. Die Zeitdifferenz zwischen den beiden Zügen beträgt nach Umsetzung der 4. Teilergänzung 0.5 Minuten. Würden sie sich auf demselben Gleis aufeinander zu bewegen, würde die S7 bei pünktlichem Verkehr bereits stark abgebremst, um die Begegnung mit der S16 zu vermeiden. Zwar liesse sich diese Abbremsung dadurch umgehen, indem die S16 auf dem bergseitigen Gleis aus Richtung Zürich kommend die Durchfahrt der S7 abwartet, doch würde die S16 auf diese Weise wiederum die Fahrt der ihr auf demselben Gleis mit wenigen Minuten folgenden S20 beeinträchtigen. Bei einer Verspätung der S16 käme die S7 sogar zum Stillstand. Dies könnte nur dann vermieden werden, wenn ein langer Bahnhofskopf gebaut würde: Wenn die S16 auf Gleis 3 in den Bahnhof einfahren und nach dem Halt über eine zusätzliche Gleisverbindung am Bahnhofsende Richtung Meilen auf das seeseitige Wendegleis geführt werden könnte, während die S7 bereits am östlichen Bahnhofsende auf das linke Streckengleis wechselt und die verspätete S16 ungehindert kreuzt. Dadurch würde eine gewisse Flexibilität entstehen und ein Kreuzungskonflikt vermieden. Eine solche Gleisverbindung wurde in der früher in Betracht gezogenen Variante 1 vorgesehen. Diese Variante wies jedoch wiederum andere Nachteile auf (vgl. Studie Bahn + Bus Beratung AG vom 31. Oktober 2011, S. 14 f.) und wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Die beschriebene Situation belegt, dass die Variante 2 – so wie sie von den Beschwerdeführenden 1-30 vorgeschlagen wird – die Zu- und Wegfahrt der S16 allein über das Gleis 2 ermöglicht und somit keinen Spielraum offenlässt, um allfällige Abweichungen – insbesondere vom fahrplanmässigen Betrieb – aufzufangen. Die Entstehung von Verspätungen ist durch das Abbremsen der S7 sogar bei pünktlichem Verkehr wahrscheinlich, was einen Dominoeffekt von Verspätungen nach sich zieht.

5.6.2.4.4 Wird die Doppelspur zwischen Herrliberg-Feldmeilen Richtung Zürich in Rechtsbetrieb betrieben, so ergeben sich für die beiden Varianten folgende Erkenntnisse: Für die projektierte Variante ergibt sich für die Einfahrt sowie das Wegstellen der S16 (Fahrplanminuten XX.05 – XX.08 resp. XX.35 – XX.38) dieselbe Begegnung mit der S7 im Abstand von 0.5 Minuten, wie sie sich bei Linksbetrieb in der Variante 2 zeigt. Allerdings lässt sich diese hier (wie soeben beschrieben) durch den vorhandenen Gleiswechsel vor dem Bahnhof Seite Meilen beheben. Bei der Variante 2 zeigt sich kein Kreuzungskonflikt. Zum Zeitpunkt der Ausfahrt der S16 (Fahrplanminute XX.21 – XX.24 resp. XX.51 – XX.54) ergeben sich bei der projektierten Variante keinerlei Kreuzungskonflikte. Selbst wenn die S6 eine

Verspätung aufweist, kann die S16 ungehindert auf dem Wendegleis und Gleis 3 operieren. Hingegen ergeben sich bei der Variante 2 zwei Konflikte: Zum einen kann die S16 nicht auf Gleis 2 bereitgestellt werden, wenn die S6 eine Verspätung hat. Dieser Konflikt kann aufgrund des fehlenden Gleiswechsels Seite Meilen nicht gelöst werden und ist auch nicht dadurch zu beheben, dass die S6 über Gleis 3 geführt wird, weil dort ein Konflikt mit der kreuzenden – und allenfalls verspäteten – S20 entsteht. Zum anderen kreuzt die ausfahrende S16 die durchfahrende S7 (beide exakt Fahrplanminute XX.24 resp. XX.54), welche den Gleiswechsel Seite Zürich auf Gleis 3 vollzieht. Diese Situation hat zur Folge, dass sich die S16 bereits bei minimaler Verspätung der S7 ebenfalls verspätet. Verschiedentlich argumentieren die Beschwerdeführenden, dass die Kreuzungskonflikte durch eine Verschiebung der Abfahrtszeiten behoben werden könnten. Diesbezüglich ist der Beschwerdegegnerin beizupflichten, wenn sie glaubwürdig entgegnet, dass sich bereits minime Verschiebungen der Fahrplanzeiten auf das gesamte Streckennetz der S-Bahn und evtl. weiter auf den Personenverkehr, ja sogar auf den Güterverkehr, auswirken.

5.6.2.4.5 Durch die gemachten Ausführungen wird deutlich, dass sowohl das Auflageprojekt als auch die Variante 2 in Bezug auf die Verkehrsabwicklung ein gewisses Konfliktpotential beinhalten. Die Planung des Bahnbetriebes ist im Allgemeinen sehr komplex und muss deshalb sogar auf Minutenbruchteile, d.h. mit hoher Präzision, vorgenommen werden. Es ist im Weiteren allgemein bekannt, dass Verspätungen im Betrieb entstehen und dass diese auch verkraftet werden können, sofern eine gewisse Flexibilität besteht. Diese Erkenntnis hat vorliegend insbesondere bei der Wahl einer Variante Bedeutung: Zwar liegt es auf der Hand, dass beide Varianten ihre Vor-, aber auch ihre Nachteile haben, doch wird mit den gemachten Ausführungen klar, dass sich die Konflikte der projektierten Variante durch die gebotene Flexibilität vergleichsweise einfacher lösen lassen. Dies deshalb, da einerseits die zusätzliche Gleisverbindung Richtung Meilen der Bahn mehr Bewegungsmöglichkeiten bietet und andererseits die Zeitabstände zwischen den Zugsbegegnungen eine grössere Zeitreserve ermöglichen, um die Auswirkungen von Abweichungen aufzufangen. Die von den Beschwerdeführenden 1-30 vorgeschlagene Variante 2 zeichnet sich – wie dargelegt – insgesamt durch ein höheres Konfliktpotential aus. Diese Konflikte sind zwar nicht immer unlösbar, doch erfordern sie wiederum die Planung von neuen Betriebsabläufen, welche sich auf das Gesamtsystem auswirken. Die geplante Projektvariante erweist sich demzufolge hinsichtlich der Betriebssicherheit als verlässlicher. Sie gewährt der Beschwerde-

gegnerin eine gewisse zeitliche und betriebliche Flexibilität, um Unregelmässigkeiten in der Verkehrsabwicklung abzufedern. Sie stellt deshalb insgesamt – wie bereits in der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 durch die Vorinstanz festgehalten – die vorteilhaftere Lösung dar.

5.6.2.4.6 Im Weiteren ist das Interesse der Beschwerdeführenden am Schutz vor verschiedenen Immissionen zu beurteilen (vgl. oben E. 5.6.1.2 f.). Dabei handelt es sich um ein gewichtiges Interesse, was auch aus der entsprechenden Gesetzgebung hervorgeht (vgl. GRIFFEL/RAUSCH, a.a.O., Vorbemerkungen zu Art. 11.25, Rz. 3 ff. Art. 15, Rz. 2 ff.). Durch den S-Bahn-Verkehr entstehen Immissionen in Form von Lärm, Erschütterungen, Körperschall und NIS. Von diesen sind die Anwohner im Projektperimeter betroffen. Die Vorinstanz hat das Interesse am Immissionsschutz im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens unter dem Titel der Rüge der ungenügenden Umweltabklärungen resp. Umweltauswirkungen einer Prüfung unterzogen. Einerseits äussert sie sich in allgemeiner Weise zu den einzelnen Immissionsarten, behandelt diese andererseits aber auch in Bezug auf die Einsprache der Beschwerdeführenden 1-30. Insbesondere mit den Lärmimmissionen bei deren Liegenschaften an der Vorderfeldstrasse 7-31 setzt sich die Vorinstanz ausführlich auseinander. Dabei stellt sie auf die Messwerte ab, welche im Rahmen des Technischen Berichts erhoben wurden (vgl. unten E. 6.9) und sieht – unter Berücksichtigung der Stellungnahme des BAFU – die Interessen am Immissionsschutz in Anbetracht der eingehaltenen Grenzwerte als gewahrt. Es wird festgestellt, dass die Immissionen bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 insgesamt höher ausfallen, wenn das neue Streckengleis zwischen 5 und 7 Metern näher an die Liegenschaften verlegt wird, dass es sich jedoch um eine nicht wesentliche Änderung der Immissionen handelt und dass die massgebenden Lärmgrenzwerte von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht weiterhin unterschritten würden. Auch die Grenzwerte für Erschütterungen und Körperschall sowie die Anlagengrenzwerte gemäss NISV würden gemäss den vorgenommenen Berechnungen eingehalten.

Demnach hat die Vorinstanz in ihren Erwägungen zur Plangenehmigungsverfügung auch bezüglich Immissionsschutz die Interessen der Beschwerdeführenden 1-30 weitgehend vollständig (vgl. dazu unten E. 6.8) erhoben und einer Überprüfung unterzogen. Die im Zuge der Planung durchgeführten Messungen der Immissionen wurden mit den massgeblichen Mess- und Berechnungsmethoden durchgeführt. Aus ihnen geht hervor, dass sich die zu erwartenden Immissionen betreffend Lärm der fahrenden Züge (vgl. E. 6.9), Körperschall und Erschütterungen (vgl. E. 8) sowie NIS (vgl. E. 9)

unterhalb der durch die Gesetzgebung festgelegten Grenzwerte bewegen. Die Interessenprüfung der Vorinstanz ist insofern nicht zu beanstanden (betreffend die Bewertung der Lärmimmissionen vgl. E. 6).

5.6.2.4.7 Ein weiteres Interesse der Beschwerdeführenden 1-30 besteht in der Nutzung ihrer Gärten auf der Parzelle Kat.-Nr. 9568, auf welcher auch die bestehende Trasse der S-Bahn verläuft. Gemäss eigenen Angaben der Beschwerdeführenden 1-30 steht dieses Grundstück, auf welchem auch das neue Streckengleis gemäss dem beantragten Projekt geführt werden soll, im Eigentum der Beschwerdegegnerin. Bereits 1977 wurde dieses Land im Hinblick auf den Ausbau der Strecke auf eine Doppelspur zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen durch sie erworben, wobei sie die Nutzung des Landes durch die Beschwerdeführenden 1-30, nach deren Ansicht dadurch eine "Win-win-Situation" entstanden sei, duldete. Dem Protokoll zum Augenschein vom 12. März 2014 ist sodann zu entnehmen, dass die Liegenschaften Vorderfeldstrasse 7-31 im Jahre 1978 erbaut wurden.

5.6.2.4.8 Eigentum geniesst einen hohen Stellenwert in der schweizerischen Rechtsordnung. Dies zeigt die Verankerung der als Grundrecht ausgestalteten Eigentumsfreiheit in Art. 26 BV, wobei diese primär als Abwehrrecht gegen staatliche Eingriffe in das Eigentum konzipiert ist (vgl. ULRICH HÄFELIN/WALTER HALLER/HELEN KELLER, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 8. Aufl., Zürich 2012, Rz. 594 ff.; KLAUS A. VALLENDER, Art 26, in: Bernhard Ehrenzeller/Rainer J. Schweizer/Philippe Mastronardi/Klaus A. Vallender [Hrsg.], Die schweizerische Bundesverfassung, St.Galler Kommentar, 3. Aufl., Zürich 2014, Rz. 13, 29 ff.). Ebenso trägt das Privatrecht in Art. 641 ff. ZGB dieser Bedeutung des Eigentums Rechnung, wenn es dieses als allumfassendes Herrschaftsrecht über eine Sache beschreibt, wonach ein Eigentümer nach Belieben in den Schranken der Rechtsordnung über eine Sache verfügen, diese nutzen oder Eingriffe gegen sie abwehren kann (vgl. Art. 641 ff, 679, 684 ZGB; WOLFGANG WIEGAND, Art. 641, in: Honsell/Vogt/Geiser [Hrsg.], a.a.O., Rz. 31 ff.; JÖRG SCHMID/BETTINA HÜRLIMANN-KAUP, Sachenrecht, 3. Aufl., Zürich 2009, Rz. 646, 648, 657 f.). Von diesem Grundsatz erfasst sind auch Grundstücke, wobei dieses Recht sowohl privaten wie auch juristischen Personen zusteht. Als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft des Bundes gemäss Art. 2 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SBBG, SR 742.31) ist auch die Beschwerdegegnerin Trägerin dieser Rechte (vgl. PETER TUOR/BERNHARD SCHNYDER/JÖRG SCHMID, Das Schweizerische Zivilgesetzbuch, 13. Aufl., Zürich 2009, § 96 Rz. 2 ff., § 101

Rz. 41 ff.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 272 f., 1489; WIEGAND, Art. 641, in: Honsell/Vogt/Geiser [Hrsg.], a.a.O., Rz. 31 ff.; VALLENDER, Art. 26, in: Ehrenzeller/Schweizer/Mastronardi/Vallender [Hrsg.], a.a.O., Rz. 26).

5.6.2.4.9 Ohne Zweifel profitiert die Beschwerdegegnerin heute von der Pflege des Landes durch die Beschwerdeführenden 1-30, womit die von diesen geltend gemachte "Win-win-Situation" Tatsache ist. Dies hat jedoch nicht zu bedeuten, dass die Beschwerdegegnerin an der Ausübung ihres Eigentumsrechts gehindert werden kann, solange eine solche Situation besteht. Wie es die Beschwerdeführenden 1-30 selber ausdrücken, handelt es sich effektiv um ein Dulden der Nutzung. Die Beeinträchtigung der Gärten durch die Näherlegung des Streckengleises an die Liegenschaften um 5 bis 7 Meter – verbunden mit dem visuellen Eindruck der passierenden Zugskompositionen – ist durchaus als erheblich zu bezeichnen. Dennoch muss mit Nachdruck darauf verwiesen werden, dass diese Umstände, hervorgerufen durch die damals in langfristiger Hinsicht zu erstellende Doppelspur, im Zeitpunkt der Erstellung der Liegenschaften Vorderfeldstrasse 7-31 absehbar waren und den späteren Erwerbern bekannt sein mussten. Dies wurde anlässlich des Augenscheins vom 12. März 2014 durch die teilnehmenden Beschwerdeführenden bestätigt und Gegenteiliges wird von den Beschwerdeführenden 1-30 auch nicht geltend gemacht. Ebenso musste den Beschwerdeführenden 1-30 bewusst sein, dass das Land, welches sie als Garten nutzen, gerade zum Zwecke des Ausbaus der Bahnlinie bereitgehalten wird. Wenn nun die Beschwerdeführenden argumentieren, es stehe nicht der Ausbau zur Doppelspur zur Diskussion, sondern nur die Erstellung eines Wendegleises, welches nicht dem für die Parzelle ursprünglich vorgesehenen Zweck entspreche, so kann diesem Argument nicht gefolgt werden. Ob nämlich die Strecke auf Doppelspur ausgebaut wird oder ob das Land anderweitig für einen Schienenstrang genutzt wird, ist eigentumsrechtlich unerheblich. Tatsächlich übt die Beschwerdegegnerin auf dem Grundstück das ihr zustehende Eigentumsrecht im Rahmen der Rechtsordnung aus, wenn sie dessen Nutzung nun verwirklicht, was den Eigentümern der Vorderfeldstrasse 7-31 im Übrigen bekannt sein musste (vgl. BGE 134 II 49 E. 7; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 715 ff.).

5.6.2.4.10 Dieser Schluss wird auch durch die Rechtsprechung des Bundesgerichts zu Entschädigungsansprüchen für die Unterdrückung nachbarrechtlicher Abwehrrechte gegenüber übermässiger Lärmeinwirkungen – d.h. die Entschädigung von Eingriffen ins Eigentum aufgrund von Art. 684

ZGB i.V.m. Art. 679 ZGB – bestätigt (vgl. BGE 134 II 164 E. 5, 123 II 560 E. 3a). Die Anlehnung an diese Rechtsprechung rechtfertigt sich vorliegend deshalb, da sich die Beschwerdeführenden 1-30 durch die Lärmimmissionen letztendlich in ihrem Eigentum gestört sehen. Gemäss Bundesgericht wird kumulativ vorausgesetzt, dass die Lärmimmission unvorhersehbar war, dass in Bezug auf die Immissionen ein Fall der Spezialität vorliegt und dass eine Schwere des immissionsbedingten Schadens gegeben ist. Als unvorhersehbar ist eine Immission demnach dann zu bezeichnen, wenn sie einen Grundeigentümer nach Eintritt jenes Zeitpunktes trifft, zu welchem die Immission absehbar wurde. Auf den vorliegenden Fall bezogen bedeutet dies, dass die Zunahme der Immissionen durch die S-Bahn im Projektperimeter mit dem Erwerb der entsprechenden Grundstücke zum Zwecke des Doppelspurausbaus absehbar wurde. Wer nach diesem Zeitpunkt Grundeigentum erwarb, kann sich deshalb nicht auf die Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen berufen, was für alle Verkehrsträger zu gelten hat (vgl. BGE 130 II 394 E. 12.1, 123 II 481 E. 7a f., 121 II 317 E. 6a/bb.; Urteil des Bundesgerichts 1E.6/2007 vom 30. April 2008 E. 5 f.; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4836/2012 vom 13. März 2014 E. 5, 6.1, 7; HEINZ REY/LORENZ STREBEL, Art. 684, in: Honsell/Vogt/Geiser, a.a.O., Rz. 12, 39, 42; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 2086 ff.; ARTHUR MEIER-HAYOZ, Berner Kommentar, Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Das Sachenrecht, Bern 1975, Art. 684 Rz. 141). Die Voraussetzung der Spezialität ist dann gegeben, wenn die Lärmimmissionen eine Intensität erreichen, welche das Mass des Üblichen und des Zumutbaren übersteigt. Dies ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung dann regelmässig anzunehmen, wenn die in der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten sind (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1E.6/2007 vom 30. April 2008 E. 7; SCHMID/HÜRLIMANN-KAUP, a.a.O., Rz. 947, 951, 960).

Wie unten in E. 6.9 dargelegt wird und die Beschwerdegegnerin aufgrund ihrer Berechnungen geltend macht, liegen vorliegend keine übermässigen Lärmimmissionen aufgrund des Eisenbahnbetriebes vor. Nachdem bereits zwei der kumulativ zu erfüllenden Voraussetzungen für das Vorliegen einer exzessiven Eigentumsnutzung zulasten der Nachbarn (und damit für eine – gemäss Privatrecht – zu entschädigende Eigentumsverletzung) nicht gegeben sind, erübrigt sich die Prüfung des Vorliegens eines schweren Schadens.

5.6.2.4.11 Im Hinblick auf die künftige Entwicklung der Besiedlung am rechten Zürichseeufer und der S-Bahn als öffentlichem Verkehrsträger

steht die Umsetzung der 4. Teilergänzung im Interesse der Bevölkerung einer ganzen Region. Dies kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass der diesbezügliche Auftrag zum Ausbau der S-Bahn Zürich durch den Kanton Zürich erteilt wurde. Demgegenüber handelt es sich beim Interesse der Beschwerdeführenden 1-30 am Immissionsschutz um partikulare Privatinteressen, welche sich auf einen sehr begrenzten Bereich am abzuändernden Streckengleis beschränken. Die öffentlichen Interessen an der Betriebssicherheit überwiegen die Interessen am Immissionsschutz in diesem Fall klar. Dies umso mehr, als – wie unten in den E. 6.9, 8.6 sowie E. 9 beschrieben wird, sowohl im Bereich der Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 als auch entlang der vom beantragten Projekt betroffenen Strecke überhaupt, die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und keine Verletzung der bundesgesetzlichen Bestimmungen des Umweltschutzrechts absehbar ist. Dieser Entscheid ist auch deshalb gerechtfertigt, da die Beschwerdegegnerin ihr Eigentumsrecht an der Parzelle Kat.-Nr. 9568 im Rahmen der Rechtsordnung nutzt, wenn sie darauf infolge der Erstellung des Wendegleises eine neue Linienführung des Streckengleises realisiert. Im Übrigen können sich die Beschwerdeführenden 1-30 nicht darauf berufen, dass die neue Linienführung des Streckengleises zu Lasten der von ihnen genutzten Gärten auf der Parzelle Kat.-Nr. 9568 mit einer absehbaren Zunahme der Lärmimmissionen unverhältnismässig sei, musste ihnen doch zum Zeitpunkt ihres Eigentumserwerbs bewusst sein, dass die angrenzende Parzelle dereinst für den Betrieb der S-Bahn – verbunden mit entsprechenden Immissionen – genutzt werden kann. Die Beschwerdeführenden 1-30 sind in diesem Sinne als Nachbarn der S-Bahn-Linie als öffentliches Werk in einem gewissen Masse "sozialpflichtig", da mit dem Bau und Betrieb dieses Werkes ein (überwiegendes) öffentliches Interesse erfüllt wird (vgl. MEIER-HAYOZ, a.a.O., Art. 684, Rz. 140 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 2088).

5.6.2.5 Aufgrund dieser Erwägungen ist es letztendlich nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz dem von der Beschwerdegegnerin beantragten Projekt gegenüber der von den Beschwerdeführenden 1-30 vorgeschlagenen Variante 2 den Vorzug gab. Wie dargelegt, wird das bewilligte Projekt den Anforderungen an die sichere Verkehrsabwicklung gerecht, weshalb sich diese Lösung als zweckmässig erweist.

5.6.3 Die von den Beschwerdeführenden 31-34 vorgeschlagene Variante sieht vor, das Wendegleis auf dem Betriebsgrundstück der Beschwerdegegnerin Parzelle Kat.-Nr. 8922 ausserhalb von Wohngebieten zu erstellen. Dieses Grundstück liegt im Gebiet "Harbis" zwischen den Ortschaften

Herrliberg-Feldmeilen und Meilen (in den Akten und nachfolgend als Variante "Harbis" bezeichnet).

5.6.3.1 Die Beschwerdeführenden 31-34 befürworten die Variante "Harbis" insbesondere deshalb, da diese die Problematik der Erstellung eines Wendegleises gewissermassen aus dem Wohngebiet auslagert. Sie machen geltend, das Betriebsgrundstück "Harbis" sei deutlich grosszügiger bemessen als der in Frage stehende Streckenabschnitt dimensioniert ist. Für ein Wendegleis bestehe deshalb genügend Platz. Ausserdem sei der alternative Standort auch weniger immissionsempfindlich, da dort kaum Anwohner von Rangierlärm, dem Lärm von abgestellten Zügen, NIS, Erschütterungen oder Körperschall betroffen seien. Im Übrigen sei der Standort "Harbis" auch für den Bau der Wendeanlage besser erschlossen.

5.6.3.2 Die Vorinstanz führt diesbezüglich aus, es sei tatsächlich so, dass das Wendegleis im "Harbis" in eine Freihaltezone mit keinen oder wenigen Anwohnern zu liegen käme. Hingegen sei es augenfällig, dass bei dieser Variante die S16 den Einspurabschnitt viermal pro Stunde befahre, nämlich, um von ihrer Endstation im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen zum Wendegleis und zurück zu gelangen. Aufgrund der dichten Zugfolge sei deshalb ein Wendegleis im "Harbis" aus betrieblichen Gründen ungeeignet. Im Übrigen würde das Gelände im "Harbis" erhebliche bauliche Massnahmen in Form von Stützbauwerken erfordern.

5.6.3.3 Die Beschwerdegegnerin präzisiert die Ausführungen der Vorinstanz, indem sie in ihrer Beschwerdeantwort vom 13. September 2013 darlegt, wie die Einspurstrecke bereits heute mit der S6 und der S7 enorm belastet sei, sodass die S16 nur bis Herrliberg-Feldmeilen verkehren könne. Würde hingegen das Wendegleis im "Harbis" erstellt, könne der auf der Einspurstrecke entstehende Mehrverkehr gar nicht abgewickelt werden, weshalb diese Alternative aus betrieblichen Gründen nicht machbar sei. Im Übrigen sei dieser Standort baulich viel schwieriger realisierbar, da in diesem topografisch schlecht zugänglichen Gebiet in einem Rebberg die Zugänglichkeit überaus schwierig sei. Ausserdem würden die an diesem Standort erforderlichen umfangreichen Stützbauten die Kosten erheblich erhöhen.

5.6.3.4

5.6.3.4.1 Das Interesse der Öffentlichkeit an der Betriebssicherheit und einem stabilen Fahrplan (vgl. oben E. 5.6.1.4 und 5.6.2.4 f.) wird bei der Variante "Harbis" insbesondere durch die zusätzlichen Fahrten der S16 zwischen dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen und dem Wendegleis tangiert. Diese Strecke misst rund 2 km. Sie mit einer angenommenen Geschwindigkeit von durchschnittlich 60 km/h (unter Einbezug der Beschleunigung, Bremsung und der Streckengeschwindigkeit von 85 km/h) zu durchfahren bedeutet die Belegung der Einspurstrecke für ca. 2 Minuten. Wird die zur Minute XX.05/06 in Herrliberg-Feldmeilen eintreffende S16 weggestellt, so trifft diese unter Einbezug des Aussteigevorgangs um ca. XX.08 im "Harbis" ein, zu einer Zeit also, zu welcher die S6 in entgegengesetzter Richtung nach ihrem Halt in Meilen und ca. 0.9 km Fahrt ebenfalls den Streckenabschnitt "Harbis" durchfährt. Ein Bereitstellen der um XX.24 Herrliberg-Feldmeilen verlassenden S16 würde bedingen, dass diese um ca. XX.21 das Wendegleis im "Harbis" verlässt. Zu diesem Zeitpunkt trifft sie wiederum auf die S6, welche den "Harbis" um XX.22 durchfährt. Diese Kreuzungsproblematik wiederholt sich jeweils in Bezug auf die Ankunftszeiten XX.35/36 resp. Abfahrtszeiten XX.54. Gleichartige Konflikte ergeben sich, sollte die S20 aus Richtung Stäfa wenig verspätet sein, sodass die S16 nicht aus dem Wendegleis zur Bereitstellung für die Abfahrt um XX.24 resp. XX.54 ausfahren kann und sich deshalb ebenfalls verspätet. Diese Überlegungen bestätigen das Argument sowohl der Beschwerdegegnerin wie auch der Vorinstanz, ein Wendegleis im "Harbis" sei aus betrieblichen Gründen untauglich, wird doch dargetan, dass sich insbesondere die S16 und die S6 massiv behindern würden.

5.6.3.4.2 Auch die Beschwerdeführenden 31-34 machen ein Interesse am Schutz vor Immissionen in Form von Erschütterungen, Körperschall, NIS und insbesondere Lärm geltend. Die Vorinstanz beurteilt diese Interessen in ihrer Plangenehmigungsverfügung und zieht die ihr vorliegenden Lärmberechnungen bei. Dabei stellt sich heraus, dass die geltenden Grenzwerte bei dem die Beschwerdeführenden 31-34 betreffenden Streckenabschnitt ebenfalls nicht überschritten werden. Hingegen wird bei der Prüfung der Variante "Harbis" klar, dass die Gleisanlage einen bemerkenswerten Mehrverkehr erzeugt, nämlich vier Leerfahrten der S16 pro Stunde zwischen dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen und dem "Harbis". Mit dem Vorschlag der Variante "Harbis" widersprechen die Beschwerdeführenden 31-34 somit ihren eigenen Interessen am Immissionsschutz, würde die Durchfahrt der S16 zum "Harbis" doch mit grösserer Geschwindigkeit und demzufolge auch immissionsreicher ausfallen als eine Fahrt ins projektierte Wende-

gleis. Ganz besonders widerspricht die Variante "Harbis" jedoch dem Immissionsschutz-Interesse der ostwärts der Überbauung "Bienenwiese" ansässigen Anwohner (somit auch der Beschwerdeführenden 1-30), würden diese doch in erheblichem Masse von den Immissionen der zusätzlichen Zugsbewegungen tangiert (vgl. E. 6.7.4). Was den Lärm von den auf dem Wendegleis abgestellten Zügen betrifft, ist auf E. 6.8.4 ff. und E.6.10 zu verweisen).

5.6.3.5 Die Umsetzung der Variante "Harbis" könnte – wie von der Vorinstanz bereits in der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 ausgeführt und oben detailliert dargelegt – eine stabile Verkehrsabwicklung keinesfalls sichern. Betreffend Immissionen wird die Wahrung der Interessen der Beschwerdeführenden 31-34 nur auf Kosten anderer Anwohner möglich, weshalb von einer blossen Immissionsverlagerung gesprochen werden muss (vgl. auch die Einschätzung des BAFU in seiner Vernehmlassung vom 17. Januar 2014). Eine Abwägung der vorliegend tangierten Interessen führt demnach zum Schluss, dass die gewichtigen öffentlichen Interessen am reibungslosen und sicheren Betriebsablauf die Interessen der Beschwerdeführenden 31-34 am Immissionsschutz eindeutig überwiegen.

Im Weiteren ergab der Augenschein vom 12. März 2014, dass im Gebiet "Harbis" ein Wendegleis in diesem abschüssigen Gelände nur mit aufwendigen und umfangreichen Stützbauwerken umgesetzt werden kann, was wiederum nicht nur einen erheblichen Eingriff in diese Rebberg-Landschaft, sondern im Weiteren auch einen Eingriff in privates Eigentum notwendig machen würde. Ausserdem müsste die Anlage von den notwendigen 320 Metern Länge auf 600 Meter ausgebaut werden, damit die Züge aus Herrliberg-Feldmeilen über eine ausreichende Bremsstrecke verfügen. Deshalb vermag diese Variante auch im Hinblick auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip nicht zu überzeugen, da durch ihre Umsetzung u.a. ein Eingriff in die Rechte Dritter (Lärmverlagerung sowie Eingriff in Privateigentum) unerlässlich wäre. Einleuchtend ist ebenfalls, dass die Versorgung der Baustelle von der Seestrasse her nur durch erheblichen Aufwand gewährleistet werden kann, besteht doch zwischen der Strasse und der Bauebene ein beträchtlicher Höhenunterschied. Insofern ist dem Entscheid der Vorinstanz, die Variante "Harbis" nicht weiter zu verfolgen, zuzustimmen.

5.7 Wie aus diesen Erwägungen hervorgeht, hat die Vorinstanz die Interessen der Beschwerdeführenden – welche sie insbesondere im Schutz vor den verschiedenen Immissionen sieht – nachvollziehbar gegen die

Hauptinteressen der Beschwerdegegnerin an einer stabilen und sicheren Verkehrsabwicklung abgewogen. Bemerkenswert ist dabei, dass auch Vorschläge der Beschwerdeführenden zur Behebung von Kreuzungskonflikten durch Anpassungen im Fahrplan diskutiert wurden. Die Vorinstanz räumte den verschiedenen Interessen ausreichend Raum ein. Sie berücksichtigte die Belastung der Beschwerdeführenden durch Immissionen und stellte diese den betrieblichen Interessen der Beschwerdegegnerin resp. der Öffentlichkeit gegenüber. Dabei setzte sie die öffentlichen Interessen an einem reibungslosen Bahnverkehr und einer Umsetzung der Angebotsbereitstellung über die Interessen der Beschwerdeführenden. Insofern ist festzuhalten, dass die Vorinstanz die Interessen der Parteien insgesamt vollständig erhoben und im Rahmen einer Gegenüberstellung der Varianten ausgewogen bewertet hat. Die Auswirkungen des Entscheides zu Gunsten des vorgeschlagenen Projekts auf die Interessen der Beschwerdeführenden wurden in genügender Weise berücksichtigt. Unter Vorbehalt der fehlenden Beurteilung des Lärms stehender Züge auf dem Wendegleis (vgl. unten E. 6.10), sind die Interessenabwägung und die Bewertung der Interessen nicht zu beanstanden (betreffend die Interessen in Bezug auf Erschütterungs- und Körperschall-Immissionen sowie NIS vgl. unten E. 8 und 9). Im Weiteren ist die bewilligte Lösung als vorausschauend geplant zu bewerten, ist doch die Aufwärtskompatibilität zur mittel- bis langfristig zu erstellenden Doppelspur gegeben, womit unnötige Investitionen vermieden werden können. Ausserdem baut die Beschwerdegegnerin auf ihrem eigenen Land, weshalb keine dauerhaften Eingriffe in das Privateigentum von Dritten notwendig sind. Wie gezeigt wurde, stellen die vorgeschlagenen Varianten keine valablen Alternativen zum projektierten Wendegleis dar, da sie sich in betrieblicher Hinsicht nicht als umsetzbar erweisen. Der Entscheid der Vorinstanz zugunsten der beantragten Lösung ist zu schützen, zumal sich diese in Anbetracht der Wahrung der öffentlichen Interessen als zweckmässig erweist.

6.

6.1 Die Beschwerdeführenden 1-30 beantragen die Erstellung von Lärmschutzwänden (LSW) zum Schutz der Liegenschaften an der Vorderfeldstrasse 7-31 auf Kosten der Beschwerdegegnerin. Sie machen zur Begründung in ihrer Beschwerde vom 4. Juli 2013 geltend, die Erhebung der zu erwartenden Lärmemissionen sei nicht korrekt erfolgt, da die Beschwerdegegnerin vom künftigen Einsatz leiseren Rollmaterials ausgegangen sei, ohne zu dessen Einsatz verpflichtet zu sein. Aus diesem Grund dürfe die

Berechnung der Immissionen nicht unter Einbezug des leiseren Rollmaterials erfolgen. Im Weiteren sei auch der durch die Aggregate der stehenden Züge verursachte Lärm in die Berechnungen einzubeziehen. Dieser Lärm sei zum Fahrlärm hinzuzurechnen, sei er doch unweigerlich mit dem Betrieb auf dem Wendegleis verbunden. Deshalb sei seine Behandlung als Industrie- und Gewerbelärm nicht sachgerecht. Ausserdem sei davon auszugehen, dass sowohl das Wendegleis als auch das Streckengleis, Letzteres im Hinblick auf den Doppelspurausbau, viel intensiver genutzt werden könnten. Es sei deshalb von der möglichen Nutzung auszugehen, welche viel höher liege als die von der Beschwerdegegnerin der Lärmberechnung zu Grunde gelegten Werte. Da die Liegenschaften zwar der Empfindlichkeitsstufe (ES) III zugewiesen seien, jedoch einer reinen Wohnnutzung dienen würden und korrekterweise der ES II zuzuordnen wären, würden die Liegenschaften bei Bewilligung des Projektes erhöhten Immissionen ausgesetzt werden.

6.2 Ebenso machen die Beschwerdeführenden 31-34 – deren Liegenschaften sich in der ES II befinden – in ihrer Beschwerde vom 5. Juli 2013 sinngemäss geltend, die Berechnung des Beurteilungspegels sei nicht korrekt erfolgt, da es durch die Anhebung des Trassees im Bereich Haldengässli und die Näherlegung des Streckengleises an die Liegenschaft General-Wille-Strasse 99 zu einer – in der Lärmberechnung nicht berücksichtigten – Zunahme der Lärmimmissionen u.a. durch Schallreflexion komme. Im Übrigen müsse auch der Lärm von auf dem Wendegleis abgestellten Zügen berücksichtigt werden, da dieser untrennbar mit dem Betrieb des Wendegleises verbunden sei. Sie beantragen deshalb – selbst für den Fall eingehaltener Immissionsgrenzwerte – subeventuell die Ergänzung vorhandener Stützmauern und darauf die Erstellung einer durchgehenden LSW entlang der Grenze der Grundstücke Kat.-Nr. 6261 und Kat.-Nr. 6262 zur Bahnlinie sowie die Ausgestaltung und Dimensionierung der auf dem Grundstück Kat.-Nr. 7585 vorhandenen LSW zum Schutz vor der beschriebenen Zusatzbelastung durch Lärmimmissionen.

6.3 Die Beschwerdegegnerin entgegnet, die Immissionsgrenzwerte seien im gesamten Projektperimeter eingehalten, in Bezug auf die Beschwerdeführenden 1-30 sogar jene der ES II. Sie macht geltend, das Projekt genüge somit den gesetzlichen Vorgaben und es bestehe keine Pflicht zur Erstellung von LSW. Im Übrigen habe sich die Lärmberechnung auf den geplanten, nicht auf den möglichen Verkehr zu beziehen und die Gleisanhebung im Bereich Haldengässli, welche weniger als 35 cm betrage und

gegen die Liegenschaften der Beschwerdeführenden 31-34 hin kontinuierlich abnehme, sei in der Umweltbeurteilung berücksichtigt worden. Hingegen seien bei den Immissionsberechnungen für das Wohnhaus des Beschwerdeführenden 33 weder die lärmmindernde Wirkung der Stützmauer noch die bestehende private LSW berücksichtigt worden. Selbst unter diesen Bedingungen seien jedoch die Immissionsgrenzwerte deutlich eingehalten. In Bezug auf den Lärm abgestellter Züge verweist die Beschwerdegegnerin auf die Ausführungen der Vorinstanz in der Plangenehmigungsverfügung. Sie weist ausserdem darauf hin, dass die abgestellten Züge weit weg von den Grundstücken der Beschwerdeführenden abgestellt würden und somit für diese irrelevant seien.

6.4 Die Vorinstanz verweist in ihren Vernehmlassungen vom 26. August 2013 und 13. September 2013 auf ihre Ausführungen in der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013, in welcher sie ausführt, die Lärmemissionen seien unter Berücksichtigung der effektiven Geschwindigkeit und der prognostizierten Anzahl Züge – Rangierbewegungen auf dem Wendegleis eingeschlossen – ermittelt worden. Diese Berechnungen hätten ergeben, dass die Verschiebung der Gleisachse bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 (Vorderfeldstrasse 7-31) eine Zunahme der Lärmimmissionen um 3 dB(A) bewirke, dass jedoch aufgrund des Emissionsplans 2015 eine Reduktion des Lärms um 1 dB(A) resultiere. Die Lärmbelastungstabellen der Gesuchsunterlagen würden im Weiteren zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte selbst unter Berücksichtigung der Verschiebung der Gleisachse eingehalten werden könnten. Ebenso seien in Bezug auf die Liegenschaften der Beschwerdeführenden 31-34 die Immissionsgrenzwerte deutlich unterschritten. Im Übrigen betrage die Erhöhung des Trassees auf Höhe der Beschwerdeführenden 31-34 gerade noch ca. 15 cm. Was die geltend gemachten Schallreflexionen betreffe, würden im Schweizerischen (Eisenbahn-) Lärmrecht keine Zuschläge vorgesehen, doch würde selbst ein solcher von 2 dB(A) zu keiner Überschreitung der Grenzwerte führen. Aus diesen Gründen bestehe in lärmrechtlicher Hinsicht weder eine Verpflichtung zum Bau einer LSW noch könne in Anbetracht der sehr deutlichen Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte aus dem Vorsorgeprinzip ein Anspruch auf Erstellung einer solchen abgeleitet werden. In Bezug auf den Lärm der auf dem Wendegleis abgestellten Züge hält die Vorinstanz fest, dass der allfällig durch laufende Aggregate entstehende Lärm vom Regelungsbereich für Betriebslärm konsumiert werde. Ausserdem erscheine es fraglich, ob in Anbetracht des Abstandes der Liegenschaften der Beschwerdeführenden überhaupt von wahrnehmbaren Lärmemissionen stehender Züge gesprochen werden könne.

6.5 Das BAFU führt in seiner Vernehmlassung vom 17. Januar 2014 aus, die Ermittlung der Lärmemissionen sei mittels des Schweizerischen Emissions- und Immissionsmodells für die Berechnung von Eisenbahnlärm (SEMIBEL) erfolgt und entspreche somit den Anforderungen der LSV. Die Lärmermittlung sei nicht zu beanstanden, insbesondere hätten auch die Schallreflexionen zu Recht vernachlässigt werden dürfen. Im Weiteren seien die errechneten Beurteilungspegel plausibel und somit die massgeblichen Immissionsgrenzwerte deutlich unterschritten. Was den Lärm stehender Züge betreffe, so sei dieser gemäss den Bestimmungen über Industrie- und Gewerbelärm zu ermitteln und nicht zu den Fahrlärmemissionen zu addieren. Im Weiteren führt das BAFU als Fachbehörde aus, angesichts der stark unterschrittenen Immissionsgrenzwerte sei das Ziel des Lärmschutzes bereits vollständig erreicht, weshalb zusätzliche emissionsbegrenzende Massnahmen keine Effektivität aufweisen würden. Die Erstellung von LSW erweise sich aus diesem Grund als wirtschaftlich nicht tragbar und stelle somit eine unverhältnismässige Massnahme dar.

6.6 Zunächst gilt es zu ermitteln, welches die anwendbaren Rechtsgrundlagen sind, um den vorliegenden Sachverhalt zu beurteilen.

6.6.1 Das USG sieht neben den zur Beurteilung von Emissionen festgelegten Immissionsgrenzwerten (vgl. oben E. 5.5.1) insbesondere für den Schutz vor Lärm und Erschütterungen weitere – ebenfalls vom Bundesrat festzulegende – Planungswerte vor. Diese liegen unter den Immissionsgrenzwerten und kommen zum Schutz vor neuen lärmigen ortsfesten Anlagen zum Tragen (Art. 23 und 25 Abs. 1 USG). Diese beiden Belastungsgrenzwerte hat der Bundesrat in Bezug auf den Eisenbahnlärm im Anhang 4 zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) konkretisiert. Genügt eine Anlage den Vorschriften des USG oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht, muss sie saniert werden (Art. 16 USG).

6.6.2 Seit Oktober 2000 gilt in Ergänzung zum USG das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24. März 2000 (BGLE, SR 742.144), das verschiedene Lärmschutzmassnahmen vorsieht und diese einer Rangordnung unterstellt (Art. 1 BGLE). Lärmschutz soll demnach in erster Linie durch technische Massnahmen an den Schienenfahrzeugen erreicht werden. Subsidiär sind bauliche Massnahmen an bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlagen zu treffen (z.B. LSW). In dritter Priorität sind Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden vorgese-

hen (z.B. Schallschutzfenster). Näheres, namentlich zum Umfang der Massnahmen, ist in den Ausführungsbestimmungen zum BGLE, d.h. in der Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 14. November 2001 (VLE, SR 742.144.1) geregelt. Als Spezialgesetzgebung gehen diese beiden Erlasse grundsätzlich den Vorschriften von USG und LSV vor (Art. 1 Abs. 1 BGLE und Art. 4 VLE).

Grundlage für den Entscheid über bauliche Massnahmen ist der Emissionsplan 2015 (Art. 6 Abs. 1 BGLE; Art. 18 Abs. 1 VLE). Für die Ermittlung der Lärmimmissionen auf den einzelnen, von Bahnlärm betroffenen Grundstücken wird nicht auf den Ist-Zustand und daher auch nicht auf Messungen, sondern auf eine Lärmprognose abgestellt (Art. 18 Abs. 1 VLE). Dieser Emissionsplan enthält für jeden Streckenabschnitt den für den Sanierungshorizont 2015 prognostizierten Lärmbeurteilungspegel nach Anhang 4 Ziff. 3 LSV und ist derart verbindlicher Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmimmissionen auf den vom Bahnlärm betroffenen Grundstücken. Die Berechnung des Lärmbeurteilungspegels basiert nach Anhang 2 zur VLE auf der für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsmenge und -zusammensetzung unter Berücksichtigung der Rollmaterialsanierung (Art. 6 Abs. 2 BGLE).

6.6.3 Der Geltungsbereich des BGLE und der VLE beschränkt sich auf die eigentliche Sanierung der Eisenbahn im Falle der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten. Die beiden Erlasse gelten für ortsfeste Eisenbahnanlagen, die bis zum 1. Januar 1985, dem Inkrafttreten des USG, rechtskräftig bewilligt waren (Art. 2 Abs. 1 VLE; Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1999 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen, BBl 1999 4925, nachfolgend: Botschaft BGLE). Keine Anwendung findet das BGLE demgegenüber auf neue – also nach diesem Datum erstellte – Eisenbahnanlagen sowie auf bestehende Anlagen, für welche vor dem 1. Oktober 2000, dem Inkrafttreten des BGLE, Lärmschutzmassnahmen nach dem USG verfügt wurden (Art. 2 Abs. 2 Bst. a VLE; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3029/2008 vom 18. Juni 2009 E. 4.2). Im Falle der Änderung einer bestehenden Eisenbahnanlage bestimmt sich das anwendbare Recht nach Art und Ausmass der durch die Änderung verursachten Emissionen. Sind diese im Emissionsplan nach Anhang 2 zur VLE berücksichtigt, liegt keine wesentliche Änderung vor und es gelangen das BGLE und die VLE zur Anwendung (Art. 4 Abs. 2 VLE; Urteil des Bundesgerichts 1C_375/2009 vom 10. Mai 2010 E. 5.3.1). Ist eine geänderte Eisenbahnanlage hingegen nicht im Emissionsplan berücksichtigt, gehen die Emissionen aufgrund der Änderung über das im Emissionsplan Vorgesehene hinaus oder handelt es

sich um eine neue Anlage, so ist der Sachverhalt nach dem USG und der LSV zu beurteilen (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3029/2008 vom 18. Juni 2009 E. 4.2.4 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung; GRIFFEL/RAUSCH, a.a.O., Vorbemerkungen zu Art. 16-18, Rz. 17).

Der genannte Anhang 2 zur VLE nennt in Ziff. 1 Abs. 2 die im Emissionsplan berücksichtigten Infrastrukturprojekte und Entwicklungen im Eisenbahnverkehr, u.a. auch die 2. Ergänzung der Zürcher S-Bahn. Deren 4. Teilergänzung fand im Emissionsplan 2015 jedoch keine Berücksichtigung. Dies wird durch die Konsultation des Emissionsplans bestätigt, wird doch für die Strecke Herrliberg-Feldmeilen – Meilen als Zeitpunkt für die Inkraftsetzung resp. Anpassung das Jahr 2001 genannt (vgl. www.bav.admin.ch => Suchbegriff "Daten Emissionsplan 2015", Stand Januar 2014, S. 147). Demzufolge stehen bereits an dieser Stelle das USG sowie die LSV als massgebliche Rechtsgrundlagen für das anzuwendende Sanierungsregime fest (vgl. GRIFFEL/RAUSCH, a.a.O., Vorbemerkungen zu Art. 16-18, Rz. 17).

6.7 Im Weiteren ist das Ausführungsprojekt im Sinne der Umweltgesetzgebung zu qualifizieren. Die Frage, ob die projektierte Anlage mit der Umweltgesetzgebung des Bundes vereinbar ist, entscheidet sich danach, ob es sich um eine neu zu erstellende ortsfeste Anlage oder um die Änderung einer bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlage handelt.

6.7.1 Art. 25 Abs. 1 USG sieht vor, dass eine neue ortsfeste Eisenbahnanlage nur errichtet werden darf, wenn die durch diese Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten. Dies wird von Art. 7 Abs. 1 Bst. b LSV bekräftigt. Eine neue ortsfeste Anlage ist dabei nicht nur in der Errichtung neuer, vorher nicht existierender Anlagen, sondern auch in der konstruktiven oder funktionalen Veränderung bestehender Anlagen zu sehen, wobei der weiterbestehende Teil der Anlage von geringerer Bedeutung erscheint als die Erneuerung. Dabei sind nicht nur die baulichen Anpassungen massgebend, sondern auch die mit den Anpassungen verbundene neue Nutzung der Anlage (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_375/2009 vom 10. Mai 2010 E. 5.2.1; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-3040/2013 vom 12. August 2014 E. 7.3 f. mit weiteren Hinweisen und A-3029/2008 vom 18. Juni 2009 E. 4.2.1).

Art. 25 Abs. 2 USG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 LSV sieht sodann vor, dass Erleichterungen gewährt werden, soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und ein

überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage besteht. Allerdings dürfen dabei die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Sollten sodann auch Letztere nicht eingehalten werden, so werden die Eigentümer der lärmbelasteten bestehenden Liegenschaften gemäss Art. 25 Abs. 3 USG i.V.m. Art. 10 LSV dazu verpflichtet, Schallschutzmassnahmen an ihren Gebäuden zu treffen (dies gemäss Art. 25 Abs. 3 USG i.V.m. Art. 11 LSV allenfalls auf Kosten des Eigentümers der Anlage).

6.7.2 Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, so bestimmt Art. 8 Abs. 1 LSV, dass die Lärmemissionen der betreffenden Anlageteile so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Liegt sodann eine wesentliche Änderung vor, so bestimmt Art. 8 Abs. 2 LSV, dass die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden müssen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Dabei gilt die Änderung als eine wesentliche, wenn Umbauten, Erweiterungen oder vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs erwarten lassen, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen. Im Weiteren liegt allerdings auch dann eine wesentliche Änderung vor, wenn die bestehende Bausubstanz stark verändert wird, und zwar auch dann, wenn die geänderte Anlage keine wahrnehmbar stärkeren Lärmemissionen verursacht (vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-2575/2013 vom 17. September 2014 E. 5.4.3 und A-6536/2010 vom 23. August 2011 E. 2.6.2).

6.7.3 Das Auflageprojekt sieht vor, das Wendegleis auf dem bestehenden Streckengleis zu erstellen und ab Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen nach ca. 600 Metern an einem Gleiskopf enden zu lassen. Das Streckengleis wird hingegen ab Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen auf der Seeseite der Bahnlinie neu verlegt und geht nach ca. 800 Metern bei der Unterführung Feldgüetli in die bestehende Linienführung über. Der Umbau der Anlage ist als Gesamtprojekt zu betrachten, dient er doch der Lösung eines einzelnen Problems, nämlich dem Kreuzungskonflikt zwischen S16 und S20 auf der Eisenbahnstrecke Zürich – Rapperswil. Dabei wird zwar das Streckengleis neu verlegt, es folgt jedoch der angestammten Linie und erfüllt auch den bisherigen Zweck mit einem – durch die in den Spitzenzeiten neu einzuführenden Kurse der S20 verursachten – als gering einzustufenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen von sechs S-Bahn-Kursen pro Tag.

6.7.4 Das Wendegleis liegt auf dem Bett des bisherigen Streckengleises, ist aber ein Gleis mit neuem Zweck und neuem Verkehrsaufkommen sowie

Standlärm (vgl. unten E. 6.8.4), hervorgerufen durch die insgesamt 72 Kompositionen der S16, welche hier neu abgestellt werden sollen (vgl. Umweltbeurteilung, Anhang 5.12-1). Der Umbau des Streckengleises zum Wendegleis bringt somit einen neuen Nutzen. Aus diesem Grund geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass der Anlageteil des Wendegleises – i.S. der erwähnten Rechtsprechung – als neuer Anlageteil zu qualifizieren ist. Die Emissionen auf dem Wendegleis haben demzufolge grundsätzlich die Planungswerte einzuhalten (vgl. oben E. 6.7.1).

Demgegenüber ist eine solche Änderung des Nutzens in Bezug auf das Streckengleis nicht zu erkennen. Zwar verläuft die neue Gleisachse um einige Meter versetzt zur ursprünglichen Linienführung und der neue Schienenstrang ist unter erheblichem Bauaufwand neu zu erstellen. Das neue Streckengleis ist jedoch im Gesamtkontext der 4. Teilergänzung zu beurteilen, wonach die projektierte Anpassung des Streckenverlaufs als Teilaspekt erscheint. Somit ist auch klargestellt, dass die bestehende Eisenbahnstrecke Zürich – Rapperswil in ihrer Bedeutung keinesfalls geringer als das projektierte Streckengleis erscheint. Das Bundesverwaltungsgericht geht deshalb davon aus, dass es sich beim angepassten Verlauf des Streckengleises nicht um den Bau einer Neuanlage handelt, sondern lediglich um die Änderung der Eisenbahnstrecke Zürich – Rapperswil, einer vor dem 1. Januar 1985 rechtskräftig bewilligten, ortsfesten Eisenbahnanlage (vgl. Art. 2 Abs. 1 VLE; Urteile des Bundesgerichts 1C_10/2010 vom 16. September 2010 E. 4 und 1C_375/2009 vom 10. Mai 2010 E. 5.2.1 f.; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3029/2008 vom 18. Juni 2009 E. 4.2.3). Zu prüfen bleibt, ob es sich beim geplanten Bauvorhaben um eine wesentliche Änderung der Eisenbahnstrecke handelt.

6.7.5 Bereits oben wurde in E. 6.6.3 dargelegt, dass das vorliegende Projekt nicht im Emissionsplan 2015 berücksichtigt wurde. Die Wesentlichkeit der Anlage hängt deshalb davon ab, ob die durch die Verkehrszunahme bewirkten Immissionen als wahrnehmbar stärker zu gelten haben oder ob ein gravierender Eingriff in die bestehende Bausubstanz, d.h. deren starke Veränderung, vorgenommen wird (vgl. oben E. 6.7.2; Urteil des Bundesgerichts 1C_375/2009 vom 10. Mai 2010 E. 5.3.1).

Als wahrnehmbar stärker i.S. einer wesentlichen Änderung gelten Lärmemissionen resp. -immissionen dann, wenn diese zwischen 1 dB(A) und 2 dB(A) bei einer gleichzeitigen Verkehrszunahme von 25% zunehmen oder wenn die Lärmemissionen resp. -immissionen um 2 dB(A) zunehmen. Vorliegend ist den Akten zu entnehmen (vgl. Umweltbeurteilung vom 30.

September 2011, Ziff. 5.12.3), dass die Beschwerdegegnerin auf dem zu beurteilenden Streckenabschnitt insgesamt eine Veränderung der Emissionen im Vergleich zum Emissionsplan 2015 von -0.9 dB(A) am Tag und 0.4 dB(A) in der Nacht prognostiziert. Die Veränderung der Emissionen erweist sich somit als sehr gering und kann deshalb auch nicht dazu führen, dass die beantragte Änderung der bestehenden Eisenbahnanlage in lärmmässiger Hinsicht als wesentlich zu bewerten ist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_10/2010 vom 16. September 2010 E. 5). Allein im Bereich der Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 ist mit einer Immissionszunahme von bis zu 2 dB(A) zu rechnen. Gleichzeitig nehmen die Zugsbewegungen bloss um die zusätzlichen sechs S20-Kurse zu, gemessen an den insgesamt 232 Zügen pro Tag (vgl. Umweltbeurteilung vom 30. September 2011, Ziff. 3.1) bei den betroffenen Liegenschaften also um weitaus weniger als 25%. Würde lediglich auf die Zunahme von Verkehr und Lärmimmissionen abgestellt, wäre die Änderung nicht als wesentlich einzustufen, zumal sowohl die Planungswerte als auch die Immissionsgrenzwerte bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-30 eingehalten werden.

Hingegen ist zu erkennen, dass die Erstellung des Projektes mit erheblichen Eingriffen in die Substanz der bestehenden Anlage verbunden ist. Immerhin wird ein neues Gleisbett erstellt und die Linienführung des Streckengleises verschoben. Ausserdem werden neue Weichenanlagen installiert und Fahrleitungsmasten verschoben oder neu gesetzt. Deshalb geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass es sich bei der Erstellung des Streckengleises um eine wesentliche Änderung der bestehenden Anlage i.S. von Art. 8 Abs. 3 LSV handelt. Dies hat zur Folge, dass in Bezug auf den Eisenbahnlärm für die Beurteilung der Konformität der projektierten Anlage mit den umweltrechtlichen Normen des Bundesrechts gemäss Art. 8 LSV die Immissionsgrenzwerte massgeblich sind und nicht überschritten werden dürfen.

6.8 Bevor beurteilt werden kann, ob die vom Auflageprojekt voraussichtlich verursachten Lärmimmissionen mit dem Umweltrecht des Bundes vereinbar sind, ist zu prüfen, ob diese hinsichtlich Methode und Zusammensetzung korrekt ermittelt wurden. Insbesondere ist zu klären, ob der aufgrund des auf der Anlage möglichen Verkehrs zu erwartende Lärm sowie die Emissionen der auf dem Wendegleis abgestellten Züge in die Berechnung der Beurteilungspegel hätten einbezogen werden müssen.

6.8.1 Die Ermittlung des massgeblichen Beurteilungspegels erfolgte durch die Beschwerdegegnerin mit der landesweit angewandten Methode "SEMIBEL" (vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-5047/2011 vom 7. Februar 2013 E. 3.3 und A-5491/2010 vom 27. Mai 2011 E. 6.3), sodass ein Vergleich zwischen verschiedenen Untersuchungsgebieten stattfinden kann. Die Erhebung der zu erwartenden Lärmemissionen und mit ihr die Berechnung des Beurteilungspegels sind somit nach den anerkannten Grundsätzen und Methoden erfolgt und dem Emissionsplan zugrunde gelegt worden (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3040/2013 vom 12. August 2014 E. 8.6.4). In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu erwähnen, dass die Berechnung gemäss Art. 17 Abs. 2 VLE auch das verwendete resp. sanierte Rollmaterial einbezieht. Aus diesem Grund ist den Beschwerdeführenden 1-30 nicht zu folgen, wenn sie beantragen, es sei eine Lärmberechnung anzustellen, welche eine durch modernes Rollmateriel bewirkte Lärmminimierung nicht einbeziehe. Ein diesbezüglicher Antrag ist abzuweisen.

6.8.2 Ebenso entspricht es der gängigen Praxis, nicht von der auf einer Strecke maximal möglichen Verkehrskapazität auszugehen, sondern von der zu erwartenden Verkehrsmenge sowie Verkehrszusammensetzung (Art. 17 Abs. 2 VLE). Auch das Argument der Beschwerdeführenden, das Wendegleis könne durch die Beschwerdegegnerin in Zukunft auch noch weitergehend genutzt werden, vermag nicht zu überzeugen, wurde doch oben in E. 5.6.2.4.1 ff. dargelegt, dass die Verkehrskapazitäten der Einspurstrecke weitestgehend erschöpft sind, was weitere Zugsbewegungen auf dem Wendegleis verunmöglichen dürfte (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1A.116/2006 vom 8. November 2006 E. 6.1).

6.8.3 Sodann ist der Beschwerdegegnerin wie auch der Fachbehörde zuzustimmen, wenn sie geltend machen, Schallreflexionen seien grundsätzlich nicht in die Immissionsberechnung einzubeziehen, zumal diese gegenüber dem direkten Fahrgeräusch vernachlässigt werden könnten und die Gesetzgebung für diese Fälle keinen Zuschlag vorsehe (vgl. Anhang 4 zur LSV und Urteil des Bundesgerichts 1A.116/2006 vom 8. November 2006 E. 6.2).

6.8.4 Der Botschaft zum BGLE – welches als lex specialis die LSV ergänzt (vgl. Art. 4 VLE) – kann entnommen werden, dass der Eisenbahnlärm i.S.v. Anhang 4 LSV grundsätzlich jenen Lärm umfasst, der infolge des Kontaktes von Rädern auf Schienen entsteht, d.h. die Lärmemissionen, welche durch Fahr- und Rangierbetrieb entstehen. Davon wird der Lärm der auf

dem Wendegleis abgestellten Züge, der seinen Ursprung insbesondere im Betrieb der Heizungs-, Klima- und Lüftungsaggregate hat, offensichtlich nicht erfasst. Lärmquellen, die einen anderen Lärm als Eisenbahnlärm i.S.v. Anhang 4 LSV verursachen, sind nach den Vorschriften des USG und der LSV zu beurteilen (vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-4818/2011 vom 4. Juni 2012 E. 4 und A-3029/2008 vom 18. Juni 2009 E. 4.2). Der Lärm von Zügen, die wie vorliegend auf einem Wendegleis abgestellt bzw. vorübergehend ausser Betrieb gesetzt werden, ist unstrittig nicht als Eisenbahnlärm gemäss Anhang 4 LSV, sondern gemäss Anhang 6 LSV als Industrie- und Gewerbelärm zu ermitteln und zu beurteilen (vgl. auch Anhang 4 Ziff. 1 Abs. 3 LSV; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4818/2011 vom 4. Juni 2012 E. 3.5). Es stellt sich hingegen die Frage, ob der Eisenbahnlärm sowie der Lärm der abgestellten Züge hätte gesamthaft ermittelt und beurteilt werden müssen.

6.8.4.1 Nach Art. 8 USG sind Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken zu beurteilen. Diese Pflicht gilt grundsätzlich auch für unterschiedliche Lärmquellen und -arten und ist damit Ausdruck des gesetzgeberischen Bewusstseins, dass allenfalls erst das Zusammenwirken verschiedener Lärmquellen und -arten zu gesundheitsschädigenden oder lästigen Einwirkungen führen kann.

Nebst einer gesamthaften Beurteilung der Lärmbelastung leitet sich aus Art. 8 USG auch eine Koordinationspflicht ab, die sowohl die inhaltlich koordinierte Anwendung des materiellen Rechts als auch die verfahrensmässige Koordination unterschiedlicher Bewilligungsverfahren verlangt. Insbesondere dürfen Verfügungen keine Widersprüche enthalten (Entscheid der REKO-INUM A-2004-117 vom 26. April 2006 E. 24.1).

6.8.4.2 Nach dem heutigen Stand der Wissenschaft und der Erfahrung ist eine gesamthafte Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten nicht möglich. So kann ein durch energetische Addition der Beurteilungspegel aller beteiligten Lärmarten ermittelter Gesamtwert nicht sinnvoll interpretiert werden. Grund hierfür ist insbesondere der Umstand, dass vom Lärm Betroffene in ihrer Wahrnehmung klar zwischen unterschiedlichen Lärmarten unterscheiden. Eine bloss energetische Addition der Beurteilungspegel vermag daher eine Belastungssituation nicht störungsgerecht wiederzugeben, da die Störwirkung verschiedenartiger Lärmquellen keiner einheitlichen Gesetzmässigkeit folgt (BGE 126 II 522 E. 37e; Urteil des Bundesgerichts 1C_544/2008 vom 27. August 2009 E. 8.7; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-6594/2010 vom 29. April 2011 E. 9; CHRISTOPH ZÄCH/ROBERT

WOLF, Art. 15, in: Vereinigung für Umweltrecht/Helen Keller [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über den Umweltschutz, 2. Aufl., Zürich 2004, Stand Mai 2000, Rz. 29).

Nicht bestritten ist vorliegend, dass es sich beim Lärm fahrender und beim Lärm stehender Züge um unterschiedliche Lärmarten handelt, die gemäss der zitierten Rechtsprechung nach unterschiedlichen Anhängen der LSV zu ermitteln und zu beurteilen sind. Eine gesamthafte Beurteilung der Lärmbelastung ist daher nicht möglich. Es kann deshalb keine Verpflichtung der Vorinstanz oder der Beschwerdegegnerin abgeleitet werden, die Lärmemissionen gesamthaft zu erheben. Dem Einwand von Vorinstanz und Beschwerdegegnerin, der Lärm abgestellter Züge werde vom Fahrlärm konsumiert, kann aber ebenfalls nicht gefolgt werden: Da auf dem betreffenden Gleisabschnitt nicht ein derart dichter Verkehr herrscht, dass der Fahrlärm den Standlärm meist überlagert, vermag der Fahrlärm allenfalls den Betriebslärm der abgestellten Züge nur in der Vorbeifahrt für einige Sekunden zu konsumieren. Die auf dem Wendegleis abgestellten Züge der S16 verbleiben jedoch zweimal pro Stunde für ca. 15 Min. auf dem Wendegleis. Um der Koordinationspflicht zu genügen, müssen die beiden Lärmarten demzufolge getrennt, jedoch im selben Verfahren beurteilt werden.

Es ist deshalb zu prüfen, ob die Anlage hinsichtlich der Lärmemissionen der stehenden Züge den Anforderungen der Umweltgesetzgebung, insbesondere den Planungs- resp. Immissionsgrenzwerten, genügt (vgl. E. 6.7.1; Art. 25 Abs. 2 USG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 LSV).

6.9 Wie in E. 6.6 dargelegt, ist vorliegend für die Beurteilung des Eisenbahnlärms die LSV ausschlaggebend. Diese sieht in Ziff. 2 ihres Anhangs 4 für die ES II einen Immissionsgrenzwert von tagsüber 60 dB(A) und einen solchen von 50 dB(A) nachts vor. Für die ES III lauten die entsprechenden Immissionsgrenzwerte 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) für die Nacht. Den Akten sind die Beurteilungspegel zu entnehmen (vgl. Umweltbericht vom 30. September 2011 Anhänge 5.12-3 und 5.12-4), wie sie von der Beschwerdegegnerin für die Gebäude der Beschwerdeführenden errechnet wurden. Gemäss Art. 39 Abs. 1 LSV sind die Lärmimmissionen in der Mitte des offenen Fensters lärmempfindlicher Räume zu ermitteln. Demnach sind die errechneten Werte massgebend, welche den Fahr- und Rangierbetrieb des umgebauten Steckengleises sowie des Wendegleises einbeziehen und die Immissionen am Haus der Beschwerdeführenden wiedergeben. Die Werte betragen an der Liegenschaft des Beschwerdeführenden

33 in der ES II tagsüber 54 dB(A) und nachts 43 dB(A). Sie liegen somit deutlich unter den Immissionsgrenzwerten. Dasselbe Bild ergibt sich bei den in der ES III befindlichen Liegenschaften der Beschwerdeführenden 1-4, 24 und 25: Hier bewegen sich die Werte tagsüber zwischen 55 dB(A) und 56 dB(A) sowie nachts zwischen 44 dB(A) und 45 dB(A) (vgl. auch Umweltbericht vom 30. September 2011 S. 40).

Selbst wenn der neue Gleisverlauf des Streckengeleises als neue Anlage bewertet würde, kämen die durch die Beschwerdegegnerin prognostizierten Immissionen unter den Planungswerten zu liegen, welche für die ES II 55 dB(A) resp. 45 dB(A) und für die ES III 60 dB(A) resp. 50 dB(A) betragen. Es würden demnach sogar die Planungswerte einer als Neubau qualifizierten Anlage nicht überschritten (vgl. Art. 23 USG i.V.m. Art. 25 Abs. 1 USG); die Grenzwerte betreffend Eisenbahnlärm sind eingehalten.

6.10 Die Vorinstanz hat das vorliegende Ausführungsprojekt offenbar allein mit Blick auf den Lärm fahrender Züge, also den Eisenbahnlärm gemäss Anhang 4 LSV, beurteilt. Den Akten ist sodann nicht zu entnehmen, dass sie oder die Beschwerdegegnerin den Lärm der auf dem Wendegleis abgestellten Züge separat im Hinblick auf dessen Qualifizierung als Industrie- und Gewerbelärm näher untersucht hätten. Weder die Projektunterlagen noch die Plangenehmigungsverfügung äussern sich zu diesem Thema. So liegen denn auch keine Berechnungen der zu erwartenden Emissionen vor, welche es ermöglichen würden, anhand der Akten über allfällige Schallschutzmassnahmen im Bereich des Wendegleises zu befinden. Auch das BAFU äussert sich als Fachbehörde nicht zu diesem Thema. Es stellt sich daher die Frage, ob die Anlage hinsichtlich der Lärmemissionen der stehenden Züge den Anforderungen des USG genügt und ob dies aufgrund der vorliegenden Akten beurteilt werden kann.

6.10.1 Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet nach Art. 61 Abs. 1 VwVG in der Sache selbst oder weist diese ausnahmsweise mit verbindlichen Weisungen an die Vorinstanz zurück. Der vorliegend durch die Vorinstanz erhobene Sachverhalt erweist sich als mangelhaft in Bezug auf den unterlassenen Einbezug des Lärms der auf dem Wendegleis abgestellten Züge i.S.v. Industrie- und Gewerbelärm.

Wurde der rechtserhebliche Sachverhalt von der Vorinstanz klar unrichtig oder unvollständig festgestellt und erweist sich somit Art. 49 Bst. b VwVG als verletzt, so ist ein kassatorischer Entscheid und damit eine Rückwei-

sung an die Vorinstanz – verbunden mit verbindlichen Weisungen – unumgänglich (MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.195 f.). Hingegen ist die Praxis differenziert, wenn sich die Abklärung des Sachverhalts als mangelhaft erweist. Ob nämlich die Entscheidreife durch die Vorinstanz oder durch die Rechtsmittelinstanz herzustellen ist, stellt bei reformatorischen Rechtsmitteln insbesondere eine Frage der Abwägung nach Gesichtspunkten der Prozessökonomie dar. Erweist sich demnach das Verfahren aus diesem oder einem anderen Grund als urteilsreif, würde eine Kassation einen blossen prozessualen Mehraufwand bewirken. Aus diesem Grund entscheidet das Gericht in diesen Fällen in der Regel reformatorisch, wenn die Grundlage für den Entscheid ohne aufwändige Beweiserhebung geschaffen werden kann (MOSER/BEUSCH/ KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.194; PHILIPPE WEISSENBERGER, Art. 61, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], a.a.O., Rz. 15 ff.). Es ist somit zu prüfen, ob der erwähnte Mangel zugunsten der Prozessökonomie geheilt werden kann.

6.10.2 Vorliegend gilt es demnach zu erwägen, ob das beantragte Projekt hinsichtlich Lärmemissionen die umweltgesetzlichen Vorgaben des Bundesrechts grundsätzlich zu erfüllen vermag. Um diese Beurteilung vorzunehmen, zieht das Bundesverwaltungsgericht eine im Auftrag des BAFU durch die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) erstellte Studie bei (vgl. BARBARA LOCHER/KURT EGGENSCHWILER, Beurteilung und Begrenzung des Lärms von abgestellten Zügen, 30. September 2013, www.bafu.admin.ch/laerm => Themen => Ermittlung & Beurteilung => Industrie- und Gewerbelärm => Abgestellte Züge, besucht am 14. November 2014 [nachfolgend: Studie EMPA]).

6.10.2.1 Betreffend die Lärmemissionen der auf dem Wendegleis abgestellten Züge ist davon auszugehen, dass diese grundsätzlich den Planungswerten zu genügen haben (vgl. oben E. 6.7.1; Art. 25 Abs. 1 USG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 Bst. b LSV). Insbesondere ist aber auch zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte voraussichtlich eingehalten werden können, dies in Anwendung der Regelung von Art. 25 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 2 LSV i.V.m. Art. 11 und 12 USG, welche für neu errichtete ortsfeste Anlagen vorsieht, deren Umsetzung unter Gewährung von Erleichterungen i.S.v. Schallschutzmassnahmen zu vollziehen, sofern öffentliche Interessen für die Gewährung von Erleichterungen sprechen.

Für die Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm sieht die LSV in Ziff. 2 Anhang 6 für die ES II einen Planungswert von tagsüber 55 dB(A) und einen solchen von 45 dB(A) nachts vor. Die Immissionsgrenzwerte betragen

für diese ES 60 dB(A) resp. 50 dB(A). Für die ES III liegen die Planungswerte bei 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht, die Immissionsgrenzwerte bei 65 dB(A) am Tag resp. 55 dB(A) in der Nacht. Zumal vorliegend die Beurteilungspegel von Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagen (HLK) in Frage stehen, muss eine Pegelkorrektur K1 von mind. 5 dB(A) für die gemessenen oder errechneten Emissionswerte während des Tages sowie 10 dB(A) für jene der Nacht addiert werden. Weitere Pegelkorrekturen können für die HLK-Anlagen unterbleiben (Ziff. 1 Abs, 1 Bst. e sowie Ziff. 33 Abs. 1 Bst. d Anhang 6 LSV; vgl. LOCHER/EGGENSCHWILER, a.a.O, S. 10).

6.10.2.2 Um die Frage zu beurteilen, ob die geforderten Grenzwerte eingehalten werden können, ist auch der Abstand der Liegenschaften der Beschwerdeführenden zur Lärmquelle zu berücksichtigen. Das beantragte Projekt sieht vor, dass das östliche Ende des Wendegleises (Gleiskopf) einen Abstand von mindestens ca. 60 Meter von der nächsten Liegenschaft der Beschwerdeführenden 1-30 (Vorderfeldstrasse 7) aufweist, ein Triebfahrzeug demnach ca. 70 Meter von der Liegenschaft entfernt abgestellt wird. Das westliche Ende des Wendegleises kommt hingegen in einer Distanz (gemessene Luftdistanz vom Wohngebäude zum Ende des Dienstweges für Lokführer) von minimal ca. 120 Meter (Beschwerdeführer 33), ca. 100 Meter (Beschwerdeführende 31 und 32) und ca. 65 Meter (Beschwerdeführer 34) zu liegen. Dabei wird die letztgenannte Liegenschaft von zwei weiteren Liegenschaften zumindest teilweise gegen das Wendegleis hin abgeschirmt. Die Studie EMPA zeigt, dass je nach Typ von eingesetztem Rollmaterial der Zürcher S-Bahn, der ES und der Tageszeit die Entfernung, um die Planungswerte einzuhalten, bis über 120 Meter betragen kann. Die Messungen der EMPA werden auf die Mitte der Zugskomposition bezogen. Dieser Bezugspunkt liegt zusätzliche 50 Meter weiter entfernt von den Liegenschaften der Beschwerdeführenden. Die Distanzen von den Liegenschaften zum Bezugspunkt betragen bei einer abgestellten Doppelkomposition von 200 Meter Länge demnach ca. 170 Meter [Beschwerdeführender 33], ca. 150 Meter [Beschwerdeführende 31 und 32], ca. 115 Meter [Beschwerdeführender 34] und mindestens ca. 120 Meter [Beschwerdeführende 1-30]). Um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten, ist hingegen bereits ein Abstand von ca. 73 Metern ausreichend (vgl. LOCHER/EGGENSCHWILER, a.a.O., S. 32).

6.11 Angesichts dieser Sachlage, sowie aufgrund der Akten und des durchgeführten Augenscheins vor Ort ist belegt, dass beim Wendegleis in

Bezug auf die Liegenschaften der Beschwerdeführenden die Lärmgrenzwerte auch bezüglich des Lärms stehender Züge eingehalten werden können. Aufgrund der gemachten Ausführungen erweist sich die Entscheidgrundlage für das Bundesverwaltungsgericht als ausreichend, um in der Sache zu entscheiden. Eine Rückweisung der Angelegenheit an die Vorinstanz zu neuem Entscheid würde mit Bezug auf die Beschwerdeführenden zu keinem anderen Resultat führen, diesen somit keinen Dienst erweisen und insgesamt dem Grundsatz der Prozessökonomie widersprechen.Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die angefochtene Plangenehmigung betreffend Lärmschutz in Einklang mit den Anforderungen von Art. 8 USG steht. Die Vorinstanz war daher vorliegend nicht verpflichtet, die Lärmbelastung durch fahrende und stehende Züge addiert zu beurteilen. Wenn die Beschwerdeführenden bezüglich der Lärmermittlung geltend machen, diese sei fehlerhaft erfolgt und der Sachverhalt sei deshalb falsch erhoben worden, kann ihnen aus den dargelegten Gründen nicht gefolgt werden: Wie die Vorinstanz ausführt und auch das BAFU als Fachbehörde bestätigt, erweist sich die Ermittlung der Lärmemissionen betreffend Eisenbahnlärm als korrekt. Auch bezüglich des von den stehenden Zügen ausgehenden Lärms kann das Projekt trotz mangelhafter Sachverhaltsabklärung als rechtskonform bezeichnet werden. Die Anträge auf Errichtung von LSW sowie betreffend die Aufhebung resp. Rückweisung der Plangenehmigungsverfügung infolge fehlerhaft erhobener Lärmimmissionen sind deshalb abzuweisen.

7.

7.1 Die Beschwerdeführenden 31-34 beantragen, subeventuell sei die angefochtene Verfügung mit Auflagen zu ergänzen, wonach die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, den Fahrleitungsmast 51N vor die gemeinsame Grenze der Liegenschaften Kat.-Nr. 3145 und 7585 sowie den Fahrleitungsmast 52N vor die Liegenschaft General-Wille-Strasse 111 zu verschieben. Zur Begründung machen sie geltend, der Fahrleitungsmast 51N störe das Blickfeld der Liegenschaft Heerenstrasse 20 in unnötiger und unverhältnismässiger Weise. Zwar habe die Beschwerdegegnerin die Möglichkeit einer Verschiebung des Mastes eingeräumt, diese jedoch von der Zustimmung der Eigentümerin des Nachbargrundstücks abhängig gemacht. Im Übrigen rage der Abspanndraht des Mastes in das Grundeigentum des Beschwerdeführenden 34, was enteignungsrechtliche Folgen resp. eine Entschädigung für den Land- oder Rechtserwerb haben müsse.

Was den Fahrleitungsmasten 52N betrifft, begründen die Beschwerdeführenden ihren Antrag damit, dass der Mast den Sichtkorridor zur freien Seesicht des Beschwerdeführenden 34 beeinträchtige und zu einer Verwässerung der klaren Trennung der beiden Gebäude General-Wille-Strasse 111 und 113 führe. Die Verschiebung sei allerdings technisch ohne weiteres möglich, doch habe die Vorinstanz ohne diesbezügliche Fachkenntnisse gravierende Auswirkungen auf die Mastenstandorte geltend gemacht. Da die Vorinstanz kein Sachverständigengutachten eingeholt habe, sei der Sachverhalt ungenügend festgestellt worden.

7.2 Die Vorinstanz verweist in ihrer Stellungnahme vom 26. August 2013 auf ihre in der Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 gemachten Ausführungen, betont jedoch, dass sie nicht verpflichtet werden könne, die Zustimmung der Nachbarin für eine allfällige Projektänderung einzuholen, wenn ein Projektelement weder den technischen Anforderungen widerspreche noch zu einer offenkundigen Unverhältnismässigkeit im Hinblick auf das Eigentum Dritter führe. Zwar sei die Verschiebung des Mastes 51N gemäss Beschwerdegegnerin technisch machbar, doch sei es zu unterstützen, wenn diese ihren Abänderungsantrag von der Zustimmung der Grundeigentümerin der Parzelle Kat.-Nr. 3145 abhängig mache. Gegen den projektierten Standort würden nämlich weder projektspezifische Gründe noch Überlegungen hinsichtlich eines verhältnismässigen Eingriffs in das Eigentum Dritter sprechen. Im Übrigen sei auch keine freie Sichtachse der Liegenschaft Heerenstrasse 20 beeinträchtigt, stehe der Mast doch vor der Liegenschaft General-Wille-Strasse 111. Ebenso könne auch eine Verschiebung des Fahrleitungsmastes 52N in beantragter Weise die Sicht der Liegenschaft auf den See kaum verbessern. Vielmehr beeinflusse dessen Verschiebung die Standorte sämtlicher Masten entlang dem südlichen Gleisverlauf, was zu nicht zu rechtfertigenden Projektänderungen führen würde.

7.3 Die Beschwerdegegnerin schliesst sich in ihrer Vernehmlassung vom 13. September 2013 den von der Vorinstanz in der Plangenehmigungsverfügung gemachten Ausführungen an und weist darauf hin, dass der neue Mast 70 cm weniger hoch sei als der bestehende Mast. Im Übrigen weist sie sinngemäss darauf hin, es gebe keine sachlichen Gründe, welche es rechtfertigen würden, den Mast zu verschieben und der Nachbarin aufzuzwingen. Betreffend Abspanndraht stellt sie klar, dass dieser parallel zum Gleis verlaufe und somit vollständig auf Land zu liegen komme, welches ihr selbst gehöre, damit also das Grundeigentum des Beschwerdeführen-

den 34 nicht tangiere. Bezüglich des Fahrleitungsmastes 52N weist die Beschwerdegegnerin darauf hin, dass dessen Verschiebung ebenso die Rechte neuer, bisher nicht betroffener Grundeigentümer tangieren würde.

7.4 Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2014 nicht zu den Standorten der Fahrleitungsmasten.

7.5 Wenn die Vorinstanz geltend macht, es sei die Einwilligung der Grundeigentümerin der Parzelle Kat.-Nr. 3145 beizubringen, damit der Fahrleitungsmast 51N auf die Grundstücksgrenze verschoben werden könne, so ist ihr zuzustimmen. Eine solche Einwilligung liegt dem Bundesverwaltungsgericht nicht vor. Ein Entscheid betreffend die Verschiebung auf die Grundstückgrenze kann aber auch aus anderem Grund unterbleiben: Es ist nämlich nicht ersichtlich, inwieweit (Bundes-) Umweltrecht verletzt ist, wobei eine solche Verletzung von den Beschwerdeführenden auch nicht geltend gemacht wird. Zumal der Fahrleitungsmast inkl. seiner Abspannung auf dem Land der Beschwerdegegnerin steht, sind auch keine enteignungsrechtlichen Fragen zu klären. Das Begehren, subeventuell sei die angefochtene Verfügung mit Auflagen zu ergänzen, wonach die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, den Fahrleitungsmast 51N vor die gemeinsame Grenze der Liegenschaften Kat.-Nrn. 3145 und 7585 zu verschieben, ist somit abzuweisen.

7.6 Was den Fahrleitungsmast 52N betrifft, so ist auch diesbezüglich nicht ersichtlich, inwiefern (Bundes-) Umweltrecht verletzt sein soll, wobei die Beschwerdeführenden 31-34 auch keine solche Verletzung geltend machen. Im Weiteren ist in Betracht zu ziehen, dass grundsätzlich kein Recht besteht, welches eine unbeeinträchtigte Aussicht schützen würde. Selbst wenn das Bundesgericht entschieden hat, dass eine besonders schöne Aussicht zu schützen ist, wenn sie in schwerwiegender Weise eingeschränkt wird oder wenn eine besondere Nutzungsart deren Schutz verlangt und eine entsprechende Sichtbehinderung durch Pflanzen entfernt werden muss, so ist offensichtlich, dass vorliegend kein solcher Fall vorliegt: Weder erweist sich der Fahrleitungsmast als mauerartig noch verhindert er generell die Sicht auf den Zürichsee (vgl. Urteil des Bundesgerichts 5A_415/2008 vom 12. März 2009 E. 3.1 ff.).

Demzufolge ist der Antrag, subeventuell sei die angefochtene Verfügung mit Auflagen zu ergänzen, wonach die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, den Fahrleitungsmast 52N vor die Liegenschaft General-Wille-Strasse 111 zu verschieben, abzuweisen.

8.

8.1 Die Beschwerdeführenden 31-34 beantragen, subeventuell sei die angefochtene Verfügung mit Auflagen zu ergänzen, wonach die Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, Massnahmen zur Reduktion der Erschütterungs- und Körperschall-Immissionen zu treffen. Sie begründen dies im Wesentlichen damit, dass bereits heute in der Liegenschaft Heerenstrasse 12 störende Erschütterungen spürbar und gut hörbarer Körperschall wahrzunehmen sei. Das Vorsorgeprinzip gebiete die Ergreifung von Massnahmen zur Reduktion dieser Immissionen, denn auch eingehaltene Richtwerte würden nicht bedeuten, dass deswegen keine vorsorglichen Massnahmen getroffen werden müssten. Die Vorinstanz habe sich mit den vorgebrachten Rügen nicht ausreichend auseinandergesetzt, insbesondere habe sie weder näher geprüft noch dargetan, weshalb keine wirtschaftlich tragbaren und betrieblich möglichen Massnahmen zur Minderung der zu beurteilenden Emissionen denkbar seien. Die vorinstanzliche Verfügung sei deshalb lückenhaft und ergänzungsbedürftig.

8.2 Die Vorinstanz verweist in ihrer Vernehmlassung vom 26. August 2013 auf die Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013, wo sie darlegt, dass die Berechnungen der Erschütterungs- und Körperschall-Immissionen keine Überschreitungen der Richtwerte erwarten liessen, was durch Messungen verifiziert worden sei. Die Messungen bei der Liegenschaft der Beschwerdeführenden 31 und 32 hätten gezeigt, dass die Immissionen allenfalls als leicht störend wahrgenommen werden könnten, dass sie sich jedoch bei ca. 50% des Richtwertes bewegen würden. Bei der weiter entfernt liegenden Liegenschaft des Beschwerdeführenden 34 sei hingegen auf Messungen verzichtet worden, zumal davon ausgegangen werden könne, dass die Immissionen aufgrund der grösseren Distanz zum Gleis geringer ausfallen würden als bei den übrigen untersuchten Liegenschaften, wo im Übrigen die Grenzwerte ausnahmslos eingehalten worden seien.

8.3 Die Beschwerdegegnerin verweist in ihrer Beschwerdeantwort vom 13. September 2013 auf die durchgeführten detaillierten Messungen bei der am dichtesten an der Gleisanlage liegenden Liegenschaft der Beschwerdeführenden 31 und 32 sowie auf die deutlich eingehaltenen Richtwerte. Aus diesem Grund sieht sie keine Veranlassung für Massnahmen zur Reduktion der Immissionen.

8.4 Das BAFU sieht die bundesrechtlichen Bestimmungen für Erschütterungen und abgestrahlten Körperschall gewahrt und begründet dies in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2014 mit den für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen massgeblichen und vorliegend eingehaltenen Richtwerten. Es legt dar, dass im Zuge der Ermittlung der Erschütterungsimmissionen ein mehrstufiges Verfahren zur Anwendung gelangt sei, wobei zunächst an vier durch das Modell VIBRA 1 als kritisch eruierten Orten mittels des Berechnungsmodells VIBRA 2 genauere Prognosen erstellt worden seien. Diese Vorgehensweise sei nicht zu beanstanden. Insbesondere verweist das BAFU auf die Prüfung vorsorglicher Massnahmen, wobei es darlegt, dass gegen Erschütterungen und Körperschall Massnahmen wie der Einbau von Unterschottermatten, Bodenschlitzen oder die elastische Entkoppelung des Gebäudes aus Kostengründen nur dann in Frage kommen würden, wenn die massgebenden Werte überschritten würden. Ausserdem weist es darauf hin, dass sich der Einbau von Unterschottermatten vor allem zur Reduktion des in den Weichenzonen beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen abgestrahlten Körperschalles eigne, sich aufgrund der deutlich unterschrittenen Richtwerte jedoch als unverhältnismässig erweise.

8.5

8.5.1 Das USG bezweckt u.a. auch den Schutz des Menschen und seiner Umwelt vor schädlichen oder lästigen Erschütterungen (Art. 1 Abs. 1 USG), welche ebenso wie Lärm in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle begrenzt werden sollen (Art. 11 Abs. 1 USG; vgl. oben E. 5.5.1). Bislang hat der Bundesrat entgegen Art. 13 Abs. 1 USG noch keine Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall festgelegt. Es existiert indessen die vom damaligen BUWAL im Jahr 1999 in Zusammenarbeit mit der Vorinstanz erlassene Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehr vom 20. Dezember 1999 (BEKS), die als Verwaltungsverordnung für das Bundesverwaltungsgericht nicht verbindlich, jedoch insoweit zu berücksichtigen ist, als sie eine dem Einzelfall Rechnung tragende, rechtsgleiche Auslegung der massgeblichen Bestimmungen des USG zulässt (Urteil des Bundesgerichts 1C_343/2011 vom 15. März 2012 E. 6; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-1044/2012 vom 28. Januar 2013 E. 4.2.2, A-3930/2011 vom 29. Mai 2012 E. 5.5.3 und A-3713/2008 vom 15. Juni 2011 E. 15.4 f., je mit Hinweisen; PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI/MARKUS MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Auflage, Bern 2009, § 41 Rz. 11 ff.).

8.5.2 Die BEKS gilt für die Beurteilung von Erschütterungen bei neuen Schienenverkehrsanlagen (Ziff. 1 Bst. a BEKS) und bei bestehenden Schienenverkehrsanlagen, die baulich und/oder betrieblich derart geändert werden, dass um mindestens 40 % verstärkte Erschütterungsimmissionen gegenüber der Vorbelastung zu erwarten sind (Ziff. 1 Bst. b BEKS). Ebenso gilt die BEKS für die Beurteilung von Körperschall bei neuen Schienenverkehrsanlagen sowie bei Um- und Ausbauten bestehender Anlagen (Ziff. 1 Bst. c BEKS). Bei der Ermittlung der Immissionen ist u.a. zu beachten, dass die Prognose auf der Simulation der Quelle mit Immissionsmessung oder auf dem Einsatz eines analytisch-messtechnischen Prognoseverfahrens (z.B. VIBRA 2) basiert, wobei Unsicherheiten der Prognose, Übertragungsunsicherheiten speziell in inhomogenen Medien und Streuungen der Eingabedaten auszuweisen sind (Ziff. 2.1 BEKS). Werden aufgrund der Prognose die Anhaltswerte der Deutschen Industrie Norm (DIN) 4150 "Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" nicht eingehalten, müssen Massnahmen getroffen werden (Ziff. 2.2 i.V.m. Ziff. 3.1 BEKS). Betreffend abgestrahltem Körperschall sieht die BEKS Richtwerte vor. Dabei betragen die Planungsrichtwerte für reine Wohnzonen und Zonen für öffentliche Nutzung 35 dB(A) am Tag und 25 bB(A) in der Nacht; die Immissionsrichtwerte betragen 40 dB(A) am Tag und 30 dB(A) in der Nacht. Ebenso wie bei Lärmemissionen haben bei neuen Anlagen die Planungsrichtwerte zu gelten, bei Um- und Ausbauten bestehender Anlagen die Immissionsrichtwerte (vgl. Ziff. 3.2 BEKS). Da davon auszugehen ist, dass es sich bei dem Ausführungsprojekt gesamthaft betrachtet um eine (wesentliche) Änderung einer bestehenden Anlage des Schienenverkehrs mit einem neu zu erstellenden Teil handelt (vgl. oben E. 6.7.3 ff.), sind für die Beurteilung der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen die Immissionsgrenzwerte massgebend (vgl. Art. 8 Abs. 2 USG). Dieses Vorgehen ist sachgerecht, gehen diese Emissionen doch zum grössten Teil vom Streckengleis aus, wo die Züge mit hoher Geschwindigkeit fahren, wobei auch die Emissionen des Wendegleises in den Berechnungen berücksichtigt wurden.

8.6

8.6.1 Die Umweltbeurteilung vom 30. September 2011 (Anhang 5.13-1) zeigt, dass das mit den Untersuchungen beauftragte Unternehmen zunächst eine Analyse mittels VIBRA 1 durchführte und u.a. auch die Liegenschaften der Beschwerdeführenden 31-34 einbezog. Die Untersuchung berücksichtigt den Zustand der Anlage im Jahr 2016 inkl. Wendegleis und

führt zum Schluss, dass die Richtwerte bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden 33 und 34 ohne Weiteres eingehalten werden können, dass jedoch in Anbetracht der vorhandenen Unsicherheit in der Prognose bei der Liegenschaft der Beschwerdeführenden 31 und 32 Grenzwertüberschreitungen nicht ausgeschlossen werden könnten.

8.6.2 Aus diesem Grund führte das Unternehmen eine Analyse mit dem Immissionsberechnungsmodell VIBRA 2 durch (vgl. Umweltbeurteilung vom 30. September 2011, Anhang 5.13-2) und analysierte dabei auch vor Ort bei der Liegenschaft der Beschwerdeführenden 31 und 32 erhobene Messdaten (vgl. Umweltbeurteilung vom 30. September 2011, Anhang 5.13-3). Die Resultate belegen, dass bei den für das Jahr 2016 prognostizierten Erschütterungsimmissionen die relevanten Richtwerte sowohl bei Tag als auch in der Nacht eindeutig unterschritten werden (vgl. Anhang 5.13-2, S. 14 ff., 21). Ebenso wird belegt, dass die Berechnungen betreffend Körperschall-Immissionen mit 21.2 dB(A) am Tag und 18.3 dB(A) in der Nacht die entsprechenden Immissionsgrenzwerte der BEKS von 40 dB(A) am Tag und 30 dB(A) nachts nicht erreichen, ja sogar die strengeren Planungsrichtwerte von 35 dB(A) am Tag und 25 dB(A) in der Nacht einhalten würden (Anhang 5.13-2, S. 23; Anhang 5.13.3, S. 15 f.). Die Untersuchung zieht den Schluss, dass für das Auflageprojekt keine Massnahmen zur Reduktion von Erschütterungs- und Körperschall-Immissionen erforderlich sind.

8.6.3 Die Umweltbeurteilung belegt, dass die Vorinstanz über alle relevanten und fachmännisch erhobenen Daten verfügte, um die gegebene Situation zu beurteilen. Wenn die Vorinstanz in ihrer Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 zum Schluss kommt, dass die massgeblichen Richtwerte für Erschütterungs- und Körperschall-Immissionen eingehalten werden können, ist ihr als Fachbehörde darin zuzustimmen und ihre Vorgehensweise – in Übereinstimmung mit dem BAFU – nicht zu beanstanden. Was die Rüge der Beschwerdeführenden 31-34 anbelangt, die Vorinstanz habe es unterlassen, sich mit den vorgebrachten Rügen ausreichend auseinanderzusetzen, insbesondere zu prüfen und darzulegen, weshalb keine wirtschaftlich tragbaren und betrieblich möglichen Massnahmen zur Minderung der Emissionen denkbar seien, kann grundsätzlich auf die Ausführungen zur Begründungspflicht und zur Variantenbeurteilung (vgl. oben E. 3.4.3 ff. und 5.5.3) verwiesen werden. Demnach ist die Vorinstanz nicht verpflichtet, jede erdenkliche Variante zu überprüfen und zu begründen. Nachdem die Beschwerdeführenden ihr Vorbringen bezüglich möglicher

Massnahmen – bereits im Verfahren vor der Vorinstanz – nicht näher begründet haben, insbesondere keine spezifisch zu prüfende Massnahmen geltend machen und sich auch keine offensichtlichen Massnahmen aufdrängen, um die ohnehin eingehaltenen Richtwerte weiter einzugrenzen, durfte die Vorinstanz auf weitergehende Ausführungen verzichten. Die Vorinstanz hat sich ausreichend mit den anlässlich der Umweltbeurteilung veranlassten Untersuchungen zu den Emissionen auseinandergesetzt und hinreichend nachvollziehbar dargelegt, dass die projektierte Anlage die umweltrechtlichen Normen des Bundesrechts nicht verletzt. Die Rüge, der Sachverhalt sei durch die Vorinstanz lückenhaft erhoben worden, erweist sich deshalb als unbegründet und der Antrag der Beschwerdeführenden 31-34, es seien Auflagen betreffend die Reduktion von Erschütterungs- und Körperschall-Immissionen in die Plangenehmigungsverfügung aufzunehmen, ist abzuweisen.

9.
Die Beschwerdeführenden verweisen im Zusammenhang mit dem Immissionsschutz verschiedentlich auf eine Zunahme der NIS, ohne jedoch eine solche zu konkretisieren oder explizit eine Überschreitung von Grenzwerten zu rügen.

Aus der Umweltbeurteilung vom 30. September 2011 geht hervor, dass die Einhaltung des festgelegten Anlagegrenzwertes gemäss Anhang 1 Ziff. 5 NISV gewährleistet ist. Zu demselben Schluss kommt die Vorinstanz deren Erwägungen nicht zu beanstanden sind. Auch bezüglich NIS-Immissionen ist deshalb keine Verletzung der umweltrechtlichen Normen des Bundesrechts erkennbar.

10.

10.1 In ihrer Beschwerde vom 4. Juli 2013 beantragen die Beschwerdeführenden 1-30 subeventuell, es sei auf die Inanspruchnahme der Parzelle Kat.-Nr. 9569 zu verzichten. Zur Begründung machen sie geltend, das Grundstück stelle innerhalb der Siedlung eine wichtige Grünfläche dar, welche als Erholungs- und Spielfläche genutzt werde. Zwar werde begrüsst, dass die Beschwerdegegnerin ihre Inanspruchnahme im Verlaufe des Einspracheverfahrens auf eine Fläche von 43 m^2 dieses Grundstücks reduziert habe, doch würde – sollte die Beschwerde abgewiesen und somit die Gärten der Liegenschaften für die Erstellung des neuen Streckengleises beansprucht werden – dieses Grundstück an Bedeutung als (Ersatz-)

Spielfläche für die Kinder gewinnen. Zumal die Vorinstanz die Prüfung unterlassen habe, ob die Beanspruchung überhaupt erforderlich sei, verletze sie Bundesrecht. Ausserdem erweise sich die Beanspruchung des Grundstücks im enteignungsrechtlichen Sinne als unverhältnismässig.

10.2 Die Vorinstanz verweist in ihrer Plangenehmigungsverfügung vom 3. Juni 2013 auf den Verzicht der vorübergehenden Inanspruchnahme von weiteren Grundstücksflächen sowie die Reduktion auf der Parzelle Kat.-Nr. 9569 von 140 m^2 auf 43 m^2. Im Weiteren habe die Beschwerdegegnerin zugesichert, den Baum- und Strauchbestand auf der Parzelle intakt zu lassen und die Fläche nach Gebrauch wieder instand zu stellen. Aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses und auch im Lichte des Vorsorgeprinzips erachtet die Vorinstanz die Voraussetzungen für eine Enteignung gegeben.

10.3 Die Beschwerdegegnerin macht geltend, die Fläche diene als Installationsplatz für eine effiziente Erstellung der neuen Unterführung Feldgüetli (resp. Bodenackerstrasse), wobei die Inanspruchnahme weniger als ein Jahr dauere. Im Übrigen stehe den Beschwerdeführenden 1-30 eine angrenzende Fläche von mehr als 200 m^2 zur Verfügung, welche sie unentgeltlich als Spielfläche benutzen dürften.

10.4 Gemäss dem durch das Bundesverwaltungsgericht eingeforderten Auszug aus dem Grundbuch Meilen steht die Parzelle Kat.-Nr. 9569 im Miteigentum der Stockwerkeigentümergemeinschaft Vorderfeldstrasse 7-31. Gemäss den Ausführungen in E. 5.6.2.4.8 kann diese deshalb grundsätzlich in den Schranken der Rechtsordnung über ihr Eigentum bestimmen und Eingriffe abwehren.

Im Gegensatz zu den Ausführungen in E. 5.6.2.4.9 ff. betrifft die vorliegend zu beurteilende Situation der Parzelle Kat.-Nr. 9569 eine Nutzung von weniger als einem Jahr und stellt deshalb einen vorübergehenden Eingriff in das Eigentum dar. Allerdings handelt es sich um einen direkten Eingriff in das Grundeigentum, weshalb die enteignungsrechtlichen Normen zur Anwendung gelangen.

10.4.1 Eine formelle Enteignung, welche grundsätzlich auch vorübergehend erfolgen kann (vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 2099), setzt voraus, dass die Enteignung auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, im öffentlichen Interessen liegt und der Verhältnismässigkeit genügt.

10.4.2 Nach Art. 3 Abs. 1 EBG steht den Schweizerischen Bundesbahnen das Enteignungsrecht gemäss der Bundesgesetzgebung zu (vgl. auch Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Enteignung vom 20. Juni 1930 [EntG, SR 711]). Gegenstand des Enteignungsrechts können unter anderem dingliche Rechte an Grundstücken sein (vgl. Art. 5 Abs. 1 EntG). Art. 1 Abs. 1 EntG sieht vor, dass das Enteignungsrecht geltend gemacht werden kann für Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegen, sowie für andere im öffentlichen Interesse liegende Zwecke, sofern sie durch ein Bundesgesetz anerkannt sind.

Vorliegend sprechen für die Erstellung des Wendegleises sowie der damit verbundenen Arbeiten am Streckengleis als Teil der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich die bereits beschriebenen öffentlichen Interessen an der Entwicklung des Siedlungsraums und der öffentlichen Verkehrsträger unter Gewährung eines sicheren Bahnbetriebs (vgl. E. 5.6.2.4.1 ff.).

10.4.3 Die Enteignung muss im Weiteren geeignet sein, das im öffentlichen Interesse liegende Ziel zu erreichen; sie muss erforderlich sein und das mit der Enteignung verfolgte Interesse muss gegenüber dem Interesse der Enteigneten überwiegen, um den Anforderungen an die Verhältnismässigkeit zu genügen (vgl. WIEGAND, Art. 641, Honsell/Vogt/Geiser [Hrsg.], a.a.O., Rz. 108 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 2102 ff.).

Die Beschwerdeführenden 1-30 machen geltend, die Vorinstanz habe es unterlassen, die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme zu prüfen. Zwar ist es korrekt, dass die Vorinstanz in ihrer Plangenehmigungsverfügung nicht detailliert darlegt, weshalb der geplante Installationsplatz gerade auf der Parzelle Kat.-Nr. 9569 zu liegen kommen muss oder weshalb andere Plätze nicht in Frage kommen. Auch die Beschwerdegegnerin führt nicht näher aus, wie sich der geplante Installationsplatz auf dieser Parzelle ausgestaltet. Immerhin ist den Akten zu entnehmen, dass beidseits der neu zu errichtenden Unterführung ein Installationsplatz zu liegen kommen soll. Wie der Augenschein vom 12. März 2014 ergeben hat, erweist sich die der Parzelle Kat.-Nr. 9569 gegenüberliegende Böschung neben dem Wegdurchlass als äusserst steil abfallend, dicht bestockt und weitgehend unzugänglich, letzteres insbesondere für Lastfahrzeuge. Dass an diesem Ort ein Installationsplatz nicht realisiert werden kann, ist offensichtlich. Auch auf der anderen Seite des Gleises erweist sich die Situation für die Einrichtung eines Installationsplatzes als schwierig, zumal sich dort ein Gartengrundstück mit ausgewachsenen Bäumen sowie eine Glassammelstelle

befinden. Es ist offensichtlich, dass die Erstellung der Unterführung Feldgüetliweg Installationsplätze erfordert und es ist nachvollziehbar, dass diese bei der Erstellung einer Unterführung auf beiden Seiten des Bauwerks und dicht bei der Baustelle zu liegen haben. Aus den Akten geht hervor, dass sich aufgrund der Zugänglichkeit und der genannten Anforderungen einzig die beiden vorgesehenen Installationsplätze als taugliche Standorte anbieten, wie sie in der entsprechenden Dokumentation aufgeführt sind (vgl. Dokumentation 8.3, "Installationsplätze und Baustellenerschliessung"). Andere Plätze, welche dieselbe Nähe zur Baustelle aufweisen und nicht ebenfalls oder noch stärker in die Rechte privater Grundeigentümer eingreifen, sind nicht auszumachen. Aufgrund dieser Erkenntnis und der Tatsache, dass die ursprünglich beantragte Fläche des Installationsplatzes von 140 m^2 bereits massiv auf 43 m^2 reduziert wurde, ist der Installationsplatz am geplanten Ort auf der Parzelle Kat.-Nr. 9569 als geeignet sowie erforderlich zu bezeichnen, wobei sich auch keine mildere Massnahme abzeichnet. Betreffend die überwiegenden öffentlichen Interessen wird auf E. 5.6.2.4.11 verwiesen. Diese Voraussetzung ist umso deutlicher erfüllt, als es sich nur um einen vorübergehenden Eingriff ins Privateigentum handelt (vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 2102 ff.).

10.4.4 An dieser Beurteilung vermag auch das anlässlich des Augenscheins vom 12. März 2014 geäusserte Vorbringen, der Schulweg der Kinder führe hier vorbei und die Lebensqualität werde beeinträchtigt, nichts zu ändern. Den Akten ist nicht zu entnehmen, dass der öffentliche Weg in seiner Durchgängigkeit beeinträchtigt würde. Da auf Wegen und Strassen stets mit gewissen Einschränkungen der Begeh- oder Befahrbarkeit durch Baustellen gerechnet werden muss, wären diesbezügliche Beeinträchtigungen in diesem Masse ohnehin hinzunehmen. Eine Beeinträchtigung der Lebensqualität kann daraus jedenfalls nicht abgeleitet werden.

10.5 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die formelle Enteignung der Parzelle Kat.-Nr. 9569 zur vorübergehenden Inanspruchnahme durch die Beschwerdegegnerin rechtmässig erfolgt. Der Subeventualantrag ist deshalb abzuweisen.

11.
Sowohl die Beschwerde der Beschwerdeführenden 1-30 als auch jene der Beschwerdeführenden 31-34 erweisen sich somit insgesamt als unbegründet. Sie sind beide abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

12.

12.1 Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt die Verfahrenskosten in der Regel der unterliegenden Partei (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Ist jedoch gleichzeitig mit der Plangenehmigung über enteignungsrechtliche Begehren zu entscheiden, richten sich die Kosten- und Entschädigungsfolgen gegenüber Verfahrensbeteiligten, denen eine Enteignung droht, nach dem Enteignungsrecht. Demnach trägt der Enteigner die Kosten des Verfahrens, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder teilweise abgewiesen, können die Kosten auch anders verteilt werden (Art. 116 Abs. 1 EntG). Die Bestimmung von Art. 116 Abs. 1 EntG geht als lex specialis der Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen im VwVG grundsätzlich vor.

12.2 Bei gegenstandslos gewordenen Verfahren sind die Verfahrenskosten in der Regel jener Partei aufzuerlegen, deren Verhalten die Gegenstandslosigkeit bewirkt hat (Art. 5 i.V.m. Art. 6 Bst. a VGKE). Diese können jedoch ganz oder teilweise erlassen werden, wenn Gründe in der Sache oder in der Person der Partei es als unverhältnismässig erscheinen lassen, sie ihr aufzuerlegen (Art. 6 Bst. b VGKE).

12.3 Keine Kosten zu tragen haben Vorinstanzen sowie beschwerdeführende und unterliegende Bundesbehörden. Anderen Behörden sowie Kantonen und Gemeinden werden Verfahrenskosten auferlegt, wenn sich der Streit um vermögensrechtliche Interessen dreht (Art. 63 Abs. 2 VwVG).

12.4 Das Bundesverwaltungsgericht setzt die Kosten für die Durchführung des Beschwerdeverfahrens – einschliesslich jener für den Augenschein vom 12. März 2014 – auf insgesamt Fr. 10'000.-- fest (Art. 1 ff. des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 21. Februar 2008 [VGKE, SR 173.320.2]).

12.5 Betreffend den Beschwerdeführenden 20, mit Bezug auf den das Beschwerdeverfahren im Sinne der Erwägungen als gegenstandslos geworden abzuschreiben ist, sind im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung der gesamten Umstände keine Verfahrenskosten zu erheben.

12.6 Aufgrund des Verfahrensausgangs gelten einerseits die Beschwerdeführenden 1-30 und andererseits die Beschwerdeführenden 31-34 als unterliegende Parteien und haben demnach grundsätzlich die Verfahrenskosten je hälftig zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG).

12.7 Mit Bezug auf die Abweisung des Subeventualbegehrens der Beschwerdeführenden 1-19 und 21-30 sind die mit Fr. 1'000.-- auszuscheidenden Kosten in Anwendung von Art. 116 Abs. 1 EntG der Beschwerdegegnerin aufzuerlegen. Entsprechend verbleiben den Beschwerdeführenden 1-19 und 21-30 noch Fr. 4'000.-- zur Bezahlung. Dieser Betrag wird dem von ihnen geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 5'000.-- entnommen. Der Restbetrag von Fr. 1'000.-- wird nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet.

12.8 Den Beschwerdeführenden 31-34 werden Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 5'000.-- auferlegt. Der geleistete Kostenvorschuss in gleicher Höhe wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

12.9 Der Beschwerdegegnerin als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft kommt im vorliegenden Fall keine Behördeneigenschaft im Sinne von Art. 63 Abs. 2 i.V.m. Art. 1 Abs. 2 VwVG zu (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3505/2012 vom 24. Juni 2014 E. 13.1.2). Sie gilt als obsiegend, weshalb ihr keine Verfahrenskosten aufzuerlegen sind; hingegen hat sie gestützt auf Art. 116 Abs. 1 EntG Fr. 1'000.-- zu bezahlen (vgl. oben E. 12.7).

13.
Den unterliegenden Beschwerdeführenden steht grundsätzlich keine Entschädigung zu (Art. 64 Abs. 1 VwVG e contrario).

Gestützt auf Art. 116 Abs. 1 EntG ist jedoch den Beschwerdeführenden 1-19 und 21-30 hinsichtlich der Abweisung ihres Subeventualbegehrens eine Parteientschädigung von Fr. 2'000.-- (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zuzusprechen und der Beschwerdegegnerin zur Bezahlung aufzuerlegen.

Die Beschwerdegegnerin ist nicht durch einen aussenstehenden Anwalt vertreten; sie hat daher keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung. Dasselbe gilt mit Bezug auf die Vorinstanz (vgl. Art. 7 Abs. 3 VGKE).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerdeführerin 10 tritt in die Rechtsposition des Beschwerdeführenden 9 ein. Das Rubrum wird entsprechend angepasst.

2.
Das Beschwerdeverfahren A-3826/2013 wird in Bezug auf den Beschwerdeführenden 20 im Sinne der Erwägungen als gegenstandslos geworden ohne Kostenfolge abgeschrieben. Das Rubrum wird entsprechend angepasst.

3.
Die Beschwerde der Beschwerdeführenden 1-19 und 21-30 wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

4.
Die Beschwerde der Beschwerdeführenden 31-34 wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

5.
Den Beschwerdeführenden 1-19 und 21-30 werden die Verfahrenskosten von Fr. 10'000.-- im Umfang von Fr. 4'000.-- zur Bezahlung auferlegt. Dieser Betrag wird dem geleisteten Kostenvorschuss entnommen. Der Restbetrag von Fr. 1'000.-- wird nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet. Die Beschwerdeführenden 1-19 und 21-30 haben dem Bundesverwaltungsgericht hierzu einen Einzahlungsschein zuzustellen oder ihre Kontonummer bekannt zu geben.

6.
Den Beschwerdeführenden 31-34 werden die Verfahrenskosten von Fr. 10'000.-- im Umfang von Fr. 5'000.-- zur Bezahlung auferlegt. Der geleistete Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 5'000.-- wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

7.
Die Verfahrenskosten von Fr. 10'000.-- werden der Beschwerdegegnerin im Umfang von Fr. 1'000.-- zur Bezahlung auferlegt. Dieser Betrag ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten

der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

8.
Den Beschwerdeführenden 1-19 und 21-30 wird gestützt auf Art. 116 Abs. 1 EntG eine gemeinsame, durch die Beschwerdegegnerin nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zu leistende Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 2'000.-- (inkl. Auslagen und MwSt.) zugesprochen.

9.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführenden (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdegegnerin (Eingeschrieben)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. 341.14/2013-06-03/346; Eingeschrieben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichturkunde)

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
André Moser	Stephan Metzger

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: