Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

1C 162/2015, 1C 164/2015

Urteil vom 15. Juli 2016

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Merkli, präsidierendes Mitglied,
Bundesrichter Karlen, Eusebio,
Gerichtsschreiber Dold.

Verfahrensbeteiligte
1C 162/2015
Interessengemeinschaft A._____,
bestehend aus :

1. A1._____,
2. A2._____,
3. A3._____,
4. A4._____,
5. A5._____,
6. A6._____,
7. A7._____,
8. A8._____,
9. A9._____,
10. A10._____,
11. A11._____,
12. A12._____,
13. A13._____,
14. A14._____,
15. A15._____,
Beschwerdeführer 1,
alle vertreten durch Fürsprecher Andreas Danzeisen,

und

1C 164/2015
1. B.C._____ und C.C._____,
2. D._____,
Beschwerdeführer 2,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Fritz Frey,

gegen

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG,
Infrastruktur Recht, Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich, handelnd durch

SBB AG, Konzern, Recht und Compliance, Postfach, 8048 Zürich,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr (BAV),
Abteilung Infrastruktur, 3003 Bern.

Gegenstand
Plangenehmigung für Wendegleis in Feldmeilen,

Beschwerden gegen das Urteil vom 12. Februar 2015 des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I.

Sachverhalt:

A.
Die SBB beabsichtigen im Rahmen der 4. Teilergänzung des Zürcher S-Bahn-Netzes verschiedene Angebotsverbesserungen. Unter anderem ist eine neue beschleunigte Linie S20 von Zürich nach Stäfa mit Halt in Küsnacht, Meilen und Männedorf in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen, die der Entlastung der bestehenden Linie S7 dienen soll. Die Bahnstrecke verläuft von Zürich bis zum Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen doppelspurig, nachher einspurig. Die Realisierung der neuen Linie S20 bedingt, dass die Züge der S16, die im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen wenden, weggestellt werden können, um den Zügen der S20 die Durchfahrt zu ermöglichen. Zu diesem Zweck planen die SBB, südöstlich des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen bergseitig ein neues Gleis zu bauen (sog. Wendegleis).
Das Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigte am 3. Juni 2013 das von den SBB ausgearbeitete Projekt und wies unter anderem die Einsprachen der Interessengemeinschaft A._____, von B.C._____ und C.C._____ sowie von D._____ unter Anordnung von Auflagen ab, soweit es darauf eintrat. Das genehmigte Projekt umfasst den Bau eines Wendegleises für die Zugskompositionen der S16, die Verschiebung und Anpassung des bisherigen Streckengleises von Herrliberg-Feldmeilen nach Meilen, den Neubau von zwei Unterführungen und die Anpassung einer Strassenunterführung, die Erneuerung des Ober- und Unterbaus sowie weitere Massnahmen. Das Projekt ist "aufwärtskompatibel" ausgestaltet, d.h. seine Geometrie entspricht dem ins Auge gefassten späteren Doppelspurausbau nach Meilen. Die Kosten wurden in dem dem BAV unterbreiteten Projekt auf rund 35 Mio. Franken beziffert.
Die Interessengemeinschaft A._____ sowie B.C._____ und C.C._____ und D._____ erhoben gegen die Plangenehmigungsverfügung Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Dieses wies ihre Rechtsmittel am 12. Februar 2015 ab, soweit es darauf eintrat.

B.
Die Interessengemeinschaft A._____ einerseits (Verfahren 1C 162/2015) sowie B.C._____ und C.C._____ und D._____ anderseits (Verfahren 1C 164/2015) beantragen dem Bundesgericht mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten, das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12. Februar 2015 aufzuheben. Die Zweitgenannten ersuchen zudem eventualiter um Rückweisung der Sache zur Ergänzung und Neuentscheidung an die Vorinstanz sowie subeventualiter um Ergänzung der Plangenehmigungsverfügungen mit verschiedenen Auflagen.
Die SBB und das BAV stellen Antrag auf Abweisung der Beschwerden, soweit darauf einzutreten sei. Das Bundesverwaltungsgericht hat auf eine Vernehmlassung verzichtet. Die Parteien halten in weiteren Eingaben an ihren Anträgen fest, soweit sie sich nochmals geäussert haben.

C.
Der Präsident der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung hat den Beschwerden am 4. September 2015 die aufschiebende Wirkung zuerkannt.

Erwägungen:

1.

Die beiden Beschwerden richten sich gegen den gleichen Entscheid und enthalten zu einem wesentlichen Teil identische oder ähnliche Rügen. Es rechtfertigt sich deshalb, die beiden Verfahren zu vereinigen.

2.
Die Beschwerdeführer 1 ersuchen das Bundesgericht um Durchführung eines Augenscheins. Die Vorinstanz sowie das BAV haben je einen solchen durchgeführt. Die örtlichen Verhältnisse gehen aus den Projektplänen, den Augenscheinprotokollen sowie weiteren Aktenstücken in der für die rechtliche Beurteilung hinreichenden Klarheit hervor. Unter diesen Umständen erübrigt sich die Durchführung eines Augenscheins im bundesgerichtlichen Verfahren. Das Begehren ist abzuweisen.

3.
Streitgegenstand bildet die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung für das Projekt eines neuen Wendegleises und Anpassungen der bisherigen Bahnanlagen. Die Beschwerdeführer 1 machen geltend, bei der Beurteilung der Belastung durch nichtionisierende Strahlen, die dieses Projekt bewirke, müsse jene mitberücksichtigt werden, die vom Projekt "Schaltposten Meilen" ausgehe. Letzteres Projekt bildet indessen nicht Teil der in diesem Verfahren zu beurteilenden Plangenehmigung. Wie die Beschwerdegegnerin in ihrer Vernehmlassung darlegt, hat das BAV über den Neubau des Schaltpostens Meilen in einem separaten Plangenehmigungsverfahren entschieden und festgestellt, dass dieser das Magnetfeld und damit die Belastung mit nichtionisierenden Strahlen auf den Liegenschaften der Beschwerdeführer 1 nicht verändere. Falls Letztere diese Auffassung nicht teilen sollten, konnten sie sich dagegen auf dem Rechtsmittelweg zur Wehr setzen. Die Beschwerdeführer 1 behaupten zwar, die beiden Projekte müssten gesamthaft beurteilt werden, doch ist ein solcher Zusammenhang nicht ersichtlich und wird in der Beschwerdeschrift auch nicht in nachvollziehbarer Weise aufgezeigt. Ihr Antrag auf Vereinigung der beiden Verfahren ist deshalb abzuweisen. Der ebenfalls
erhobene Vorwurf, die Vorinstanz habe durch die Nichterwähnung ihrer Eingabe zu dieser Problematik ihr rechtliches Gehör verletzt, erweist sich als unbegründet. Die Vorinstanz war nicht gehalten, auf diese ausserhalb des Streitgegenstands liegende Frage ausdrücklich einzugehen, wenn auch ein entsprechender Hinweis im Urteil zur Klärung beigetragen hätte.

4.
Alle Beschwerdeführer rügen, die Vorinstanz habe eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das umstrittene Projekt ohne genügende Sachverhaltsabklärung verneint.
Es ist unbestritten, dass der geplante Bau eines neuen Wendegleises keine neue Eisenbahnlinie im Sinne von Ziff. 12.1 des Anhangs der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) darstellt. Nach Ziff. 12.2 dieses Anhangs in Verbindung mit Art. 10a USG (SR 814.01) und Art. 1 UVPV besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch auch für andere Bahnanlagen, deren Kostenvoranschlag (exkl. Sicherungsanlagen) sich auf mehr als 40 Millionen Franken beläuft. Die Vorinstanz gelangt zum Schluss, dass dieser Betrag nicht erreicht werde. Sie stützt sich auf eine Zusammenstellung der Projektkosten der SBB, die ihrerseits auf dem nach wie vor gültigen Kostenvoranschlag vom April 2013 basiert. Nach gewissen Abzügen, welche die Beschwerdeführer nicht in Frage stellen, resultieren voraussichtliche Kosten von rund 27 Millionen Franken. Die Vorinstanz erklärt deshalb, dass selbst bei einer Unschärfe von 10 % die Kosten des Projekts deutlich unter 40 Millionen Franken lägen.
Die Beschwerdeführer erachten die von den SBB eingereichte Zusammenstellung der Kosten nicht für ausreichend, um über die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu entscheiden. Diese Kritik überzeugt nicht: Auch wenn nach Ziff. 12.2 des Anhangs zur UVPV der Aufwand gemäss Kostenvoranschlag massgeblich ist, bedeutet das nicht, dass das Erreichen der fraglichen Grenze nur anhand eines detaillierten Kostenvoranschlags gemäss SIA-Normen beurteilt werden könnte, wie dies die Ausführungen der Beschwerdeführer nahelegen. Die von den SBB eingereichte Kostenzusammenstellung stützt sich auf den detaillierten Kostenvoranschlag, und die Beschwerdeführer behaupten nicht, dass sie vom Letzteren abweiche. Beim Entscheid über die UVP-Pflicht muss jedenfalls dann, wenn die voraussichtlichen Kosten den Schwellenwert bei Weitem nicht erreichen, nicht jede Kostenposition auf ihre Plausibilität überprüft werden. Die Kritik der Beschwerdeführer, die veranschlagten Kosten seien nicht in jeder Hinsicht nachvollziehbar, stösst daher ins Leere. Sie legen nicht näher dar, inwiefern die von der Vorinstanz festgestellten Kosten offensichtlich unzutreffend sein sollten, sondern begnügen sich mit der Äusserung von blossen Vermutungen.

Schliesslich behaupten auch die Beschwerdeführer nicht, dass mit einer Überschreitung des Schwellenwerts von 40 Millionen Franken ernsthaft gerechnet werden müsse.
Unter diesen Umständen erweist sich die Rüge, die Vorinstanz habe den Sachverhalt hinsichtlich des Bestehens der UVP-Pflicht ungenügend festgestellt, als unbegründet.

5.
Umstritten ist weiter, ob das Projekt für ein Wendegleis den Vorschriften über den Lärmschutz entspreche. Die Vorinstanz hat die Lärmbelastung, die von den vorbeifahrenden Zügen ausgeht, gesondert von jener geprüft, welche die auf dem Wendegleis abgestellten Fahrzeuge verursachen. Die zuerst genannten Immissionen hat sie als Eisenbahnlärm, jene der Heizungs-, Klima- und Lüftungsaggregate der abgestellten Eisenbahnwagen als Industrie- und Gewerbelärm qualifiziert.
Nach den vorinstanzlichen Feststellungen, die sich auf die von den SBB in Auftrag gegebene Umweltbeurteilung stützen, überschreitet der Lärm der vorbeifahrenden Züge auf den Liegenschaften der Beschwerdeführer selbst die Planungswerte nicht. Die Beschwerdeführer 2 stellen diesen Befund unter Verweis auf eine Tabelle in der Plangenehmigungsverfügung in Frage. Sie übersehen jedoch, dass die fragliche Tabelle die Emissionen, d.h. den Lärm, der bei den vorbeifahrenden Fahrzeugen entsteht, ausweist und nicht die bei ihren Liegenschaften bewirkten Immissionen. Es ist nicht dargetan und auch nicht ersichtlich, dass die vorinstanzlichen Feststellungen zur Lärmbelastung durch vorbeifahrende Züge offensichtlich unzutreffend sind. Angesichts dieses Ergebnisses musste die Vorinstanz auf das Begehren um Anordnung von Schallschutzmassnahmen nicht eingehen, da darauf von vornherein kein Anspruch besteht (vgl. Art. 20 und 25 USG).
Zum Standlärm der abgestellten Zugskompositionen enthalten die Projektunterlagen und die Plangenehmigungsverfügung keine Angaben. Die Vorinstanz hat eine detaillierte Lärmprognose, wie sie die Beschwerdeführer verlangen, für die Beurteilung des Standlärms nicht als erforderlich erachtet. Denn aus einer neuen Studie der Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) gehe hervor, dass die Planungswerte bei einer Entfernung von rund 120 Metern in jedem Fall - d.h. ungeachtet der konkreten Verhältnisse - eingehalten würden; für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte genüge bereits eine Distanz von rund 73 Metern. Die Grundstücke der Beschwerdeführer liegen nach den vorinstanzlichen Feststellungen von den abgestellten Zugskompositionen 120 Meter oder noch weiter entfernt. Einzig bei der Parzelle von D._____ betrage die Entfernung lediglich 115 Meter, doch habe der Augenschein gezeigt, dass diese von zwei weiteren Liegenschaften zumindest teilweise gegen das Wendegleis abgeschirmt sei. Unter diesen Umständen erachtete die Vorinstanz die Anforderungen des Lärmschutzes auch bezüglich des Standlärms als erfüllt.
Die Beschwerdeführer rügen zwar die vorinstanzlichen Feststellungen bezüglich des zu erwartenden Standlärms als mangelhaft, zeigen aber nicht auf, worin die Mängel liegen sollten. Es trifft zwar zu, dass die Vorinstanz die zu erwartenden Lärmimmissionen nicht konkret ermittelt hat. Doch hatte sie dazu keine Veranlassung, wenn sich die Einhaltung der Grenzwerte bereits aufgrund der aus den Plänen hervorgehenden Distanzen ergibt. Auch eine Verletzung des rechtlichen Gehörs ist nicht ersichtlich. Die Frage des Standlärms war bereits Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens, und schon das BAV vertrat die Auffassung, dieser falle angesichts der grossen Distanzen zu den Liegenschaften der Einsprecher nicht ins Gewicht. Die Beschwerdeführer konnten sich zu den Distanzen und zu den örtlichen Verhältnissen - insbesondere auch am durchgeführten Augenschein - eingehend äussern. Die Kritik der Beschwerdeführer, die Vorinstanz hätte die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nicht ohne weitere Abklärungen bejahen dürfen, erweist sich demnach ebenfalls als unbegründet.

6.

6.1. Nach Auffassung der Beschwerdeführer verletzt der angefochtene Entscheid auch das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip. Das umstrittene Projekt bewirke für sie eine erhöhte Belastung durch Lärm, Erschütterungen, Körperschall und nichtionisierende Strahlung. Auch wenn die Grenzwerte eingehalten seien, müsse diejenige Projektvariante gewählt werden, die zu den geringsten Belastungen führe. Die Vorinstanz habe keine bundesrechtskonforme Variantenprüfung vorgenommen und dadurch das rechtliche Gehör der Beschwerdeführer verletzt und den massgeblichen Sachverhalt unvollständig festgestellt. Die von ihnen vorgelegten Varianten zeigten überdies, dass die vorinstanzliche Anwendung des Vorsorgeprinzips unzutreffend und die vorgenommene Interessenabwägung unzureichend sei.

6.2. Nach Art. 11 Abs. 2 USG sind Emissionen unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Bei Projekten, welche die lärmschutzrechtlichen Planungswerte einhalten, kommen zusätzliche Massnahmen zum Lärmschutz im Sinne der Vorsorge jedoch nur in Betracht, wenn sich dadurch mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt (BGE 127 II 306 E. 8 S. 318 mit Hinweisen). Gestützt auf Art. 11 Abs. 2 USG kann deshalb nur die umweltrechtliche Optimierung eines Projekts verlangt werden, aber nicht eine alternative Neuplanung, jedenfalls wenn diese erhebliche neue Auswirkungen auf Dritte hat (BGE 124 II 517 E. 5d S. 525). Diese Einschränkung scheinen die Beschwerdeführer zu verkennen, wenn sie eine umfassende Prüfung von Varianten verlangen. Die von ihnen erwähnte Rechtsprechung betrifft Fälle, in denen nicht Art. 11 Abs. 2 USG anzuwenden, sondern aufgrund anderer Normen eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen war.

6.3. Die Beschwerdeführer 2 und in ihrer nachträglichen Eingabe vom 4. Juni 2015 auch die Beschwerdeführer 1 machen unter Berufung auf das Vorsorgeprinzip zunächst geltend, dass aus betrieblicher Sicht die Erstellung des projektierten Wendegleises überhaupt nicht nötig sei. Die SBB könnten die Bedürfnisse anstatt mit der geplanten S20 durch eine Verlängerung der S16 bis Meilen oder Stäfa decken. Auch mit einer Änderung des Fahrplans könnte auf das projektierte Wendegleis verzichtet werden. Zudem rügen sie, die Vorinstanz hätte auf ihren Antrag, eine Verlängerung des bestehenden Gleises 1 als Alternativlösung zu prüfen, eintreten müssen.

Mit diesen Forderungen gehen die Beschwerdeführer über eine umweltrechtliche Projektoptimierung hinaus, wie sie im vorliegenden Fall, wo die lärmrechtlichen Planungswerte eingehalten sind, verlangt werden kann. Mit einem Verzicht auf die geplante S20 würde es den SBB verwehrt, das Bedürfnis der Bahnkunden nach beschleunigten Zügen von und nach Zürich zu befriedigen, was unter den gegebenen Umständen nicht als zumutbar erscheint. Hinsichtlich der Verlängerung des Gleises 1 kommt hinzu, dass eine derartige Variante nicht den weiteren verfolgten Zielen entspricht. Insbesondere wäre der erforderliche Ausbau dieses Gleises nicht "aufwärtskompatibel", d.h. die investierten Mittel hätten keinen Nutzen für einen künftigen Doppelspurausbau. Die Vorinstanz war deshalb nicht gehalten, diese mit erheblichem Aufwand verbundenen Alternativlösungen zum Projekt des Wendegleises zu prüfen.

6.4. Aus den gleichen Erwägungen ist auch der weitere Vorwurf, die Vorinstanz habe die Varianten "Bahnhof Meilen" gar nicht und die Variante "Harbis" nur ungenügend geprüft und dadurch ihr rechtliches Gehör verletzt, unbegründet. Denn auch diese Varianten erforderten die Ausarbeitung gänzlich neuer Projekte, welche die Kreuzung der Züge an einem anderen Ort, andere Fahrpläne und eine andere S-Bahn-Linienführung vorsähen. Schliesslich erscheint auch nicht erforderlich, die von den Beschwerdeführern eingereichte Alternativ-Variante von Dr. E._____ den SBB zur Stellungnahme zu unterbreiten, zumal sich dadurch nicht, wie vorausgesetzt, mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen liesse.

6.5. Nach Auffassung der Beschwerdeführer 1 verletzt schliesslich auch die vorinstanzliche Ablehnung der von ihnen unterbreiteten Variante "Wendegleis Süd" das Vorsorgeprinzip. Diese Variante sieht vor, das Wendegleis anstatt bergseitig auf der Seeseite zu bauen und das Streckengleis nicht 5 bis 7 Meter gegen ihre Liegenschaften zu verlegen. Ihre Immissionsbelastung wäre dadurch geringer. Vor allem aber könnten die Beschwerdeführer ihre Gärten weiter nutzen, die auf dem der SBB gehörenden Land liegen, das nun für das neu verlegte Streckengleis genutzt werden soll.
Die Vorinstanz gelangt aufgrund einer eingehenden Analyse der betrieblichen Abläufe zum Schluss, dass die Variante "Wendegleis Süd" dem umstrittenen Projekt nicht ebenbürtig sei. Um eine möglichst reibungslose Verkehrsabwicklung, einen stabilen Fahrplan und die Betriebssicherheit zu gewährleisten, müsse das Wendegleis bergseitig erstellt werden. Insbesondere führe die Variante "Wendegleis Süd" zu vermehrten Kreuzungskonflikten, was angesichts des dichten Verkehrs der Zürcher S-Bahn stark ins Gewicht falle, weil sich Verspätungen rasch auf das ganze Netz auswirkten.
Die Beschwerdeführer 1 stellen die vorinstanzlichen Feststellungen zu den Kreuzungskonflikten in Frage, zeigen aber in keiner Weise auf, dass sie offensichtlich unzutreffend sind. Vielmehr ist ihre Behauptung, die Situation würde unabhängig davon, ob das Wendegleis auf der Berg- oder Seeseite gebaut werde, optimiert, offenkundig falsch. Auch der Vorwurf, eine substanzielle Prüfung ihrer Variante habe nicht stattgefunden, ent-

behrt angesichts des vorinstanzlichen Augenscheins und der sehr eingehenden Auseinandersetzung damit im angefochtenen Entscheid jeglicher Grundlage.
Ist indessen auf die Feststellungen der Vorinstanz abzustellen, verlangt das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip nicht, die Variante "Wendegleis Süd" dem umstrittenen Projekt vorzuziehen. Selbst unter der Annahme, dass es sich dabei noch um eine Projektoptimierung handelt, deren Prüfung nach Art. 11 Abs. 2 USG geboten ist, erschiene sie angesichts der festgestellten Nachteile nicht als betrieblich tragbare Massnahme im Sinne der erwähnten Rechtsprechung. Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass die Variante die Immissionssituation der Beschwerdeführer 1 nicht in einem erheblichen Mass verbessern würde. Ihr verständliches Interesse, ihre Gärten auf dem Land der SBB weiter benutzen zu können, ist unter dem Gesichtspunkt des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips nicht massgeblich.

6.6. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Vorinstanz bei ihrer Beurteilung der von den Beschwerdeführern vorgeschlagenen Projektänderungen bzw. -varianten das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip nicht verletzt hat.

7.
Die Beschwerdeführer 2 sehen in der von der Vorinstanz bestätigten Positionierung der Fahrleitungsmasten 51N und 52N eine Verletzung des Prinzips der Lastengleichheit und der Verhältnismässigkeit. Denn die vorgesehene Lage beeinträchtige die Sicht auf der Liegenschaft Kat.-Nr. 7585, was durch eine geringfügige und technisch ohne Weiteres mögliche Versetzung vermieden werden könnte.
Eine Positionierung der Fahrleitungsmasten auf der Höhe der jeweiligen Grenzen zwischen den Grundstücken, die entlang der Bahnlinie liegen, würde das Blickfeld der angrenzenden Liegenschaften am wenigsten stören und die Grundeigentümer gleichmässig belasten. Eine solche Festlegung der Standorte der Masten scheitert jedoch daran, dass technische Vorgaben die Abstände der Masten bestimmen und diese nicht mit den Grundstücksgrenzen übereinstimmen. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass sich die Verschiebung eines Masts meist auch auf die Standorte der übrigen auswirkt. Nach den Feststellungen, welche die Vorinstanz am Augenschein vom 12. März 2014 getroffen hat, stören die beiden geplanten neuen Masten die Aussicht von der Liegenschaft Kat.-Nr. 7585 zudem nicht in schwerwiegender Weise. Die Beschwerdeführer 2 behaupten nichts Gegenteiliges. Die Ablehnung der Mastenverschiebung und die damit einhergehende Ungleichbehandlung der Beschwerdeführer ist unter diesen Umständen sachlich gerechtfertigt und erweist sich auch nicht als unverhältnismässig.

8.
Die Beschwerdeführer 1 wenden sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme ihrer gemeinsamen Parzelle Kat.-Nr. 9569 für den Bau der neuen Unterführung Feldgüetli. Vorgesehen ist, 43 m2 dieses Grundstücks während einiger Monate als Installationsplatz zu nutzen. Nach den vorinstanzlichen Feststellungen existieren keine anderen gleich geeigneten Orte. Die Beschwerdeführer 1 zeigen nicht auf, inwiefern diese Feststellung offensichtlich unzutreffend und eine gleich taugliche Alternative bestehen sollte. Unter diesen Umständen sind die von der Vorinstanz näher dargelegten enteignungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorübergehende Inanspruchnahme erfüllt.

9.
Die Vorinstanz hat den Beschwerdeführern 1 gestützt auf die allgemeine Regelung betreffend die Verfahrenskosten vier Fünftel der auf sie entfallenden Verfahrenskosten auferlegt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Einen Fünftel hat sie gestützt auf die enteignungsrechtliche Spezialnorm von Art. 116 Abs. 1 EntG (SR 711) der Beschwerdegegnerin auferlegt und Letztere verpflichtet, ihnen eine Parteientschädigung von Fr. 2'000.– zu bezahlen. Die Beschwerdeführer 1 sind der Auffassung, vorliegend sei ausschliesslich Art. 116 Abs. 1 EntG massgebend, weshalb ihnen die Vorinstanz keine Verfahrenskosten hätte auferlegen dürfen, jedoch eine volle Parteientschädigung hätte zusprechen müssen.
Nach Art. 116 Abs. 1 EntG trägt der Enteigner die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten (Satz 1). Werden Begehren ganz oder zum grösseren Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden (Satz 2). Unnötige Kosten trägt in jedem Fall, wer sie verursacht hat (Satz 3). Die Vorinstanz hält Art. 116 Abs. 1 EntG nur insoweit für anwendbar, als

sich die Beschwerdeführer 1 gegen die vorläufige Inanspruchnahme ihrer Parzelle Kat.-Nr. 9569 gewehrt hatten, hingegen nicht mit Bezug auf die übrigen Rügen gegen das genehmigte Projekt. Diese Sichtweise ist unzutreffend, da die Enteignung durch das Projekt als Ganzes bewirkt wird und somit gegen das Projekt als Ganzes gerichtete Rügen auch die Enteignungsfrage betreffen. Im Ergebnis verstösst die vorinstanzliche Kosten- und Entschädigungsregelung indessen nicht gegen Art. 116 Abs. 1 EntG. Diese Bestimmung lässt eine Kostenauflage und einen Verzicht auf eine Parteientschädigung auch dann zu, wenn die Begehren ganz abgewiesen werden, wie dies vorliegend der Fall ist. Es darf auch berücksichtigt werden, dass das Projekt nur in ganz untergeordnetem Umfang Eigentum der Beschwerdeführer 1 beansprucht.

10.
Die Beschwerden erweisen sich demnach in allen Punkten als unbegründet und sind abzuweisen.

Die Kosten des bundesgerichtlichen Verfahrens sind den Beschwerdeführern 1 und 2 zu gleichen Teilen aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG). Die Beschwerdegegnerin hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 Abs. 3 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Verfahren 1C 162/2015 und 1C 164/2015 werden vereinigt.

2.
Die Beschwerden werden abgewiesen.

3.
Die Gerichtskosten von Fr. 8'000.– werden in der Höhe von Fr. 4'000.– den Beschwerdeführern 1 je zu gleichen Teilen und in der Höhe von Fr. 4'000.– den Beschwerdeführern 2 je zu gleichen Teilen auferlegt.

4.
Der Beschwerdegegnerin wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

5.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Bundesamt für Verkehr und dem Bundesverwaltungsgericht, Abteilung I, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 15. Juli 2016

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Das präsidierende Mitglied: Merkli

Der Gerichtsschreiber: Dold