



**Parlamentarische Initiative Rolf Hegetschweiler:
Fluglärm. Verfahrensgarantien 02.418**

Factsheet zuhanden der Mitglieder der UREK-Ständerat

AEROSUISSE - Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt,
Monbijoustrasse 14, Postfach 5236, 3001 Bern
Tel. 031 390 98 90, Fax 031 390 99 03, E-Mail aerosuisse@centrepatronal.ch, www.aerosuisse.ch

Factsheet Parlamentarische Initiative Hegetschweiler 02.418 "Fluglärm, Verfahrensgarantien"

Ziel der Parlamentarischen Initiative Hegetschweiler ist:

"dass Minderwertentschädigungen für Fluglärm von den betroffenen Eigentümern in einem einfachen, den Standards des Enteignungsgesetzes entsprechenden Verfahren geltend gemacht werden können und dass sie nicht an ungerechtfertigten Verjährungseinreden scheitern."

Die vom Nationalrat am 1. Oktober 2007 verabschiedete Gesetzesvorlage ist mit erheblichen Problemen behaftet und wirft zahlreiche Fragen auf, ohne konkrete Lösungen bereitzustellen und verbindliche Antworten zu geben:

- Das neue Verfahren zur Einforderungen von Entschädigungen gilt für Immissionen von Luftverkehr, Bahn, Strasse und anderer Infrastrukturanlagen des Bundes (insbesondere auch Landesverteidigung), **ohne dass die finanziellen Auswirkungen für die einzelnen Infrastrukturanlagen geprüft wurden.** Es fehlen klare Aussagen.
- Die Vorlage beschränkt sich nicht auf Verfahrensfragen, sondern schliesst den Eintritt der Verjährung rückwirkend für Fälle aus, die nach heutiger Rechtslage verjährt und damit als abgeschlossen erachtet worden sind. Dies ist **mit dem Gebot der Rechtssicherheit nicht vereinbar** und würde z.B. für den Flughafen Zürich zu **zusätzlichen Entschädigungszahlungen in der Grössenordnung von 200-400 Millionen Franken** führen. Für die Finanzierung dieser Kosten müssten die Gebühren erhöht werden, was **die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt und insbesondere der SWISS gefährden würde.** Die Gebühren des Flughafens Zürich bewegen sich schon heute im Vergleich mit ausländischen Flughäfen ähnlicher Grösse im obersten Bereich. Diese zusätzliche Verteuerung stünde im Widerspruch zur Luftfahrtpolitik des Bundes.
- In der Vorlage werden **neu auch die Rechte von Mietern und Pächtern geregelt. Dadurch werden Auseinandersetzungen zwischen Vermietern und Mietern zunehmen, die Entschädigungsverfahren werden noch komplizierter und aufwendiger, ohne dass für Mieter und Pächter tatsächlich Vorteile resultieren:** Einerseits haben Mieter keinen Anspruch auf Mietzinssenkung, wenn dem Lärm bei der Festsetzung der Miete bereits Rechnung getragen wurde bzw. der Lärm vorhersehbar war (für die Vorhersehbarkeit gilt das Stichdatum 1961), und andererseits gibt es für einen Liegenschaftseigentümer (Vermieter) keinen Grund, eine Entschädigung einzufordern, wenn er den marktüblichen Mietzins verlangen kann und er die Entschädigung in Form von dauerhaften Mietzinssenkungen weitergeben müsste.

- **Die Gesetzesvorlage ist einseitig und unvollständig:** Zur Ausarbeitung hat die Kommission UREK-N zwei externe Experten beauftragt, die beide befangen sind. Der eine führt als Anwalt für Eigentümer von über 900 Liegenschaften Entschädigungsverfahren gegen den Flughafen Zürich ; der zweite ist Vertreter des Hauseigentümerverbandes, d.h. er ist Vertreter der Initianten. Die Kommission muss sich zuerst von neutralen Experten beraten lassen, bevor sie sich eine Meinung bildet.

Das neu vorgesehene Verfahren ist aus den dargelegten Gründen nicht umsetzbar und löst bei den Infrastrukturbetreibern und beim Bund einen erheblichen zusätzlichen administrativen Aufwand aus. Zudem sind übergangsrechtliche Fragen nicht geregelt. Dazu nachstehend Einzelheiten:

Die Gesetzesvorlage bringt weder eine Verbesserung der Rechte der Betroffenen noch eine Vereinfachung der Verfahren (dargestellt am Beispiel Flughafen Zürich und Genf):

- Nach der Gesetzesvorlage müsste die Flughafenbetreiberin bei jeder Betriebsreglementsänderung mit wesentlichen Auswirkungen auf die Lärmbelastung alle Liegenschaftseigentümer im Immissionsgrenzwertperimeter in ein Planaufungsverfahren einbeziehen und eine persönliche Anzeige zustellen (dasselbe gilt auch für alle andere Infrastrukturanlagen, die Emissionen verursachen). **Die persönliche Anzeige weckt den falschen Anschein einer bestehenden Entschädigungsberechtigung.**
- Obwohl **der grösste Teil der Angeschriebenen keine Chance auf eine Entschädigung** hat (Entschädigungsvoraussetzungen nicht erfüllt: Erstellung der Liegenschaft nach 1961 bzw. kein schwerer Schaden), würden alle Angeschriebenen vorsorglich eine Entschädigung fordern. Dies führt zu **zusätzlichen unnötigen Verfahren und verhindert eine schnelle Beurteilung der tatsächlich berechtigten Fälle.**
- Die Flughafen Zürich AG müsste bei einem Betriebsreglements-gesuch tausende Grundeigentümer anschreiben. Die Ermittlung der Grundeigentümer und deren Kontaktierung wären enorm aufwendig. **Kurzfristige Betriebsanpassungen, wie 2001 und 2003 aufgrund der Einschränkungen Deutschlands nötig wurden, wären nicht mehr möglich. In einer solchen Situation müsste der Flughafen Zürich teilweise geschlossen werden.**
- Die Gesetzesvorlage blendet Liegenschaftseigentümer ausserhalb des Immissionsgrenzwertperimeters, die sich entschädigungsberechtigt fühlen, aus (z.B. die in Zürich vom Südanflug betroffenen Grundeigentümer) und berücksichtigt auch die von direkten Überflügen Betroffene nicht. Das neu vorgesehene Verfahren führt daher zu keiner Klärung der Situation, sondern zu **zusätzlicher Verunsicherung.**

- Am **Flughafen Genf** sind die Lärmentschädigungsverfahren nach heutiger Rechtslage mehrheitlich abgeschlossen. Die Inkraftsetzung der Vorlage hätte zur Folge, dass alle Grundeigentümer im Immissionsgrenzwertperimeter, die bisher nie eine Entschädigung verlangt hatten, weil sie vom Eintritt der Verjährung ausgehen mussten, nun Forderungen geltend machen könnten. Grundeigentümer, deren Forderungen gerichtlich wegen Verjährung schon abgewiesen wurden, bleiben jedoch endgültig ausgeschlossen.

Die Einführung eines neuen Verfahrens macht aus drei Gründen keinen Sinn:

- Bereits heute existiert ein Verfahren zur Geltendmachung von Liegenschaftsminderwerten, das den rechtsstaatlichen Anforderungen vollständig genügt.
- Für Unmut sorgt in der Region Zürich die **lange Verfahrensdauer**. Diese würde durch das vorgesehene Verfahren nicht kürzer. Im Gegenteil: Das Verfahren würde komplizierter und für dieselben Liegenschaften würden mehrere Verfahren gleichzeitig laufen. Verbesserungen könnten nur erreicht werden, wenn die zur Durchführung der Verfahren zuständigen Behörde (Eidgenössische Schätzungskommission) mit zusätzlichem Personal ausgestattet werden und wenn die Entschädigungsvoraussetzungen im Gesetz umschrieben werden. Letzteres hat das BAZL geplant.
- Es ist nicht gerechtfertigt, für eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung (Flughafen) in Bezug auf die Entschädigung für Lärmimmissionen eine völlig andere Methode anzuwenden als für den Lärm anderer Verkehrsträger. Diese (mögliche) Ungleichbehandlung lässt sich weder mit sachlichen noch mit rechtlichen Argumenten vertreten.

Schlussfolgerung und Antrag der AEROSUISSE:

In seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik der Schweiz hat der Bundesrat sich zum Ziel gesetzt, **die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt und ihrer Infrastruktur zu erhalten und zu verbessern**. Er stellt dabei fest, dass ein wettbewerbsfähiges Luftfahrtsystem der Schweiz entscheidend für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Schweiz ist. Ein Land, welches weltweit gesehen die zweit höchste Abhängigkeit von der Aussenwirtschaft aufweist, ist im besonderen Masse auf ein Netz von attraktiven internationalen und interkontinentalen Direktanbindungen angewiesen. Dies bedingt u.a. eine **wettbewerbsfähige** Luftfahrtinfrastruktur mit Standortfaktoren, die im internationalen Vergleich vertretbar sind.

Aus den dargelegten Überlegungen ergibt sich, **dass die Vorlage schwerwiegende Auswirkungen nicht nur auf die Zukunft der schweizerischen Flughäfen, sondern des Luftfahrtstandortes Schweiz überhaupt hätte.** Sie steht damit diametral den Zielen des Bundesrates entgegen, welche dieser im luftfahrtpolitischen Bericht festgelegt hat. Darüber hinaus sind die von der UREK-N vorgeschlagenen Gesetzesänderungen auch aus rechtlichen Überlegungen nicht haltbar.

Es muss zudem daran erinnert werden, dass im Fall des Flughafens Zürich es der Kanton Zürich bisher verpasst hat, den Richtplan neu auszuarbeiten und in Kraft zu setzen. Es ist nachgewiesen, dass in den letzten 20 Jahren der Fluglärm rund um den Flughafen Zürich bedeutend abgenommen hat. Wegen des fehlenden Richtplanes hat das dazu geführt, dass nach wie vor immer näher an den Flughafenzaun gebaut wird und alle neu angesiedelten Bewohner von der erwähnten Lärmsenkung nicht profitieren (s. Bericht aus der NZZ vom 18. Oktober 2007 in der Beilage).

Die AEROSUISSE empfiehlt deshalb, auf die parlamentarische Initiative Hegetschweiler „Fluglärm. Verfahrensgarantien“ nicht einzutreten.