



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

Factsheet zuhanden der Mitglieder des Nationalrates

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"

Ursprüngliches Ziel der Initiative ist (Initiativtext):

"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."

Der Inhalt des nun vorliegenden Gesetzesentwurfs geht weit über das ursprüngliche Ziel hinaus:

- Das neue Verfahren soll nicht nur für Flughäfen, sondern auch für Immissionen von Bahn, Strasse und anderer Infrastrukturanlagen (insbes. auch Landesverteidigung) des Bundes gelten, **ohne dass die Auswirkungen auf diese Infrastrukturanlagen und deren Finanzierbarkeit im Einzelnen geprüft wurden.**
- Die Vorlage beschränkt sich nicht auf Verfahrensfragen, sondern schliesst den Eintritt der Verjährung rückwirkend auf 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 **für die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Flughäfen problematisch wäre.**
- In der Gesetzesvorlage wird die Verjährungsfrist auf 10 Jahre festgesetzt. Nach heutiger Rechtslage beträgt sie 5 Jahre. **Das Bundesgericht hat eine zehnjährige Verjährungsfrist in diesem Zusammenhang als systemwidrig abgelehnt** (BGE 130 II 394 E. 11 S. 413 f.)
- In der Vorlage werden **neu auch die Rechte von Mietern und Pächtern geregelt. Dadurch werden die Verfahren noch komplizierter und aufwendiger, ohne dass für Mieter und Pächter Vorteile resultieren:** Mieter haben 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). Auch für einen Liegenschaftseigentümer bringt die Vorlage keinen Vorteil: Er hat keinen Grund, eine Entschädigung einzufordern, wenn er den marktüblichen Mietzins verlangen kann und die Entschädigung in Form von dauerhaften Mietzinssenkungen weitergeben müsste!

Weder Verbesserung der Rechte der Betroffenen noch Vereinfachung der Verfahren:

- Nach der Gesetzesvorlage müsste die Flughafenbetreiberin bei jeder Betriebsreglementsänderung mit wesentlichen Auswirkungen auf die Lärmbelastung alle Liegenschaftseigentümer im Immissionsgrenzwertperimeter in ein Planauflageverfahren einbeziehen und eine persönliche Anzeige zustellen (dasselbe soll auch für alle andere Infrastrukturanlagen gelten, die Emissionen verursachen). **Die persönliche Anzeige weckt den falschen Anschein einer bestehenden Entschädigungsberechtigung.**
- Obwohl **der grösste Teil der Angeschriebenen keine wirkliche 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 erfahrungsgemäss zu zahlreichen **zusätzlichen, unnötigen Verfahren und verhindert eine schnelle Beurteilung und Erledigung der tatsächlich berechtigten Fälle.**
- Z.B. müsste die Flughafen Zürich AG bei einem Betriebsreglements-gesuch rund 6000 Grundeigentümer anschreiben. Die Ermittlung der Grundeigentümer und deren Kontaktierung wären enorm aufwendig. **Kurzfristige Betriebsanpassungen wie 2001 und 2003 aufgrund der Einschränkungen Deutschlands wären unter diesen Umständen nicht mehr möglich. In einer solchen Situation könnte die Weiterführung des Betriebs nicht mehr garantiert werden resp. müsste der Flughafen Zürich zeitweise geschlossen werden.**
- Um beim Beispiel Zürich zu bleiben: Heute sind hier 18'000 Forderungen angemeldet. Nach dem neuen Gesetz müssten bei einer Betriebsreglements-änderung maximal 6000 Grundeigentümer im Immissionsgrenzwertperimeter **angeschrieben werden.** Die Gesetzesvorlage blendet Liegenschaftseigentümer ausserhalb des Immissionsgrenzwertperimeter, die sich in ihrer Einschätzung entschädigungsberechtigt fühlen, aus (Beispiel: vom Südanflug betroffene Grundeigentümer) und berücksichtigt auch die von direkten Überflügen Betroffenen nicht. Das neu vorgesehene Verfahren führt daher zu keiner Klärung der Situation, sondern zu **zusätzlicher Verunsicherung.** Die gewünschte Befriedung der aktuellen Situation wird durch die Gesetzesvorlage daher nicht gefördert.

Schlussfolgerung und Antrag:

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 jeden zweiten Franken im Ausland verdient, ist im besonderen Masse auf ein Netz von attraktiven internationalen und interkontinentalen Direktanbindungen angewiesen. Dies bedingt u.a. eine **wettbewerbsfähige und flexible Luftfahrtinfrastruktur**, die in der Lage ist, sich den rasch wechselnden Bedürfnissen ihrer Benutzer anpassen zu können.

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.

Die Verfahrensrechte der Betroffenen können im Sinn der ursprünglichen Absicht der Initiative nur sinnvoll neu geregelt werden, wenn die Entschädigungsvoraussetzungen geklärt sind. Die Arbeiten für entsprechende Gesetzesgrundlagen sind bei der Bundesverwaltung im Gang. Die Verfahrensrechte sind gegebenenfalls in diesem Zusammenhang anzupassen. Die abschliessende Klärung der zahlreichen offenen Fragen ist somit nur im Rahmen eines „Gesamtpakets“ weiterführend und möglich.

Die AEROSUISSE empfiehlt deshalb, die parlamentarische Initiative Hegetschweiler „Fluglärm. Verfahrensgarantien“ abzulehnen.