

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luftfahrt

Fédération faîtière  
de l'aéronautique  
suisse

Associazione mantello  
dell'aeronautica  
svizzera

Umbrella Organisation  
of Swiss Aviation

Kommission für Umwelt,  
Raumplanung und Energie  
des Nationalrates (UREK-N)  
Sekretariat  
Parlamentsdienste  
3003 Bern

Bern, 30. Oktober 2006-KH/pa

**Vernehmlassung zur Parlamentarischen Initiative 02.418  
Nationalrat Hegetschweiler „Fluglärm. Verfahrensgarantien“**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 15. Juni 2006 wurde die AEROSUISSE zur Vernehmlassung zur randvermerkten Vorlage eingeladen. Wir nehmen zur Vorlage Ihrer Kommission nachstehend Stellung.

**1. Vorbemerkungen**

Die AEROSUISSE beschränkt sich im Folgenden auf grundlegende Bemerkungen und Überlegungen aus der **gesamtheitlichen Sicht des Luftfahrtstandortes Schweiz**. Der AEROSUISSE geht es dabei um die Erhaltung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen für den Luftfahrtstandort Schweiz. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahmen, die verschiedene unserer Mitglieder abgegeben haben und die uns vorliegen, namentlich auf jene von Unique (Flughafen Zürich AG) und des Schweizer Flugplatzvereins.

Die Vorlage erscheint uns in starkem Masse ausgerichtet zu sein auf die besondere Situation des Flughafens Zürich im Zusammenhang mit der Neuregelung seiner Anflugverfahren. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Verhältnisse auf dem Flughafen Zürich nicht unbedingt auf andere Flughäfen umsetzbar sind.

Sekretariat:  
Monbijoustrasse 14  
Postfach 5236  
CH-3001 Bern  
T 031 390 98 90  
F 031 390 99 03

aerosuisse@centrepatronal.ch  
www.aerosuisse.ch

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.

## 2. Beurteilung der Vorlage

**Die vorgesehene Änderung des Enteignungsgesetzes ist unnötig.** Bereits heute können die von übermässigen Lärmimmissionen betroffenen Liegenschaftsbesitzer Entschädigungsansprüche wegen Minderwert ihrer Gebäude bzw. Grundstücke geltend machen.

Die Vorlage würde bei lärmrelevanten Änderungen der Betriebsreglemente für alle Flughäfen - also nicht nur für Zürich - **zusätzliche, komplizierte und langwierige Verfahren** bewirken. Sie würden zu einer eigentlichen Lähmung des Betriebs der Flughäfen führen: die Betriebsreglemente könnten nicht mehr innert nützlicher Frist an die Entwicklungen und Anforderungen im Luftverkehr angepasst werden. Kurzfristige Betriebsanpassungen sind auf Flughäfen immer wieder notwendig. Wäre der vorliegende Vorschlag bereits in Kraft gewesen, hätte z.B. der Flughafen Zürich die rasche Anpassung der Anflugverfahren an die deutschen Forderungen (DVO) nicht realisieren können.

**Nach dem Willen der Gesetzesvorlage sollen rechtskräftig durch die Gerichte abgewiesene Entschädigungsbegehren wieder aufleben können. Diese Rückwirkung ist eine Verletzung des Rechtssicherheitsgebotes**, was rechtsstaatlich unhaltbar ist und gegen Artikel 5 der Bundesverfassung verstösst. Die Vorlage berücksichtigt in diesem Zusammenhang nicht, dass dadurch das Vertrauen der Flughäfen in die Kalkulierbarkeit von Lärmentschädigungen in unhaltbarer Weise beeinträchtigt würde. Wenn durch neue Gesetze für Ereignisse in der Vergangenheit Finanzierungen durch die Flughäfen bereitgestellt werden müssten, wäre ihnen eine unternehmerische Tätigkeit kaum mehr möglich. Auf dem **Flughafen Genf**, wo die Lärmentschädigungsverfahren bereits weitgehend abgeschlossen sind, hätte die Vorlage unakzeptable Konsequenzen: **Alle wegen Verjährung rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren könnten neu aufgerollt werden!**

Neu sollen gewissen Entschädigungsforderungen nach dem Willen des Revisionsentwurfs nie verjähren können. Eine solche Regelung wäre im Schweizer Rechtssystem einmalig und fundamental systemwidrig. Nach den geltenden allgemeinen Rechtsgrundsätzen **müssen alle Forderungen irgendeinmal verjähren**. In Lärmfragen gilt dies laut Bundesgericht auch beim Andauern übermässigen Lärms. Die Gesetzesvorlage der UREK stellt diesen Grundsatz auf den Kopf und lässt zu, dass Lärmentschädigungsforderungen nie verjähren können.

Die Vorlage bewirkt einen **unzulässigen Eingriff in die Eigentumsgarantie**, da die Flughäfen künftig nicht mehr aufgrund einer effektiven Lärmbelastung entschädigungspflichtig würden, sondern. Dabei **auch für angenommene bzw. mutmassliche zukünftige Belastungen belangt werden könnten** würde offen bleiben, ob die Lärmgrenzwerte dereinst tatsächlich dauerhaft überschritten würden. Eine Rückforderungsmöglichkeit für die Flughäfen im Falle von nicht eintretenden Lärmbelastungen besteht nicht. Eine solche Entschädigungspflicht, basierend auf einem hypothetischen Zustand ohne Verankerung eines Rückforderungsrechts, ist ein klarer Verstoss gegen die in Artikel 26 der Bundesverfassung gewährleistete Eigentumsgarantie.

Entgegen den Aussagen im Bericht können die Entschädigungsberechtigten bei einem Gesuch um Änderung des Betriebsreglements eines Flughafens in Wirklichkeit nicht ermittelt werden, da ein Schaden durch den Flugbetrieb erst nach Genehmigung des Betriebsreglements auftreten kann. Somit sind die Entschädigungskriterien im Zeitpunkt der Betriebsreglementsgenehmigung effektiv nie erfüllt und die **Vorlage ist nicht umsetzbar**.

Die Flughäfen müssten künftig bei einer Betriebsreglementsänderung sämtliche Grundeigentümer, bei denen in den nächsten zehn Jahren Immissionsgrenzwertüberschreitungen auftreten könnten, identifizieren und anschreiben. Dies ist zwar theoretisch möglich, würde aber für die Flughäfen zu einem **unverhältnismässigen und teuren Aufwand** führen, der in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen steht.

Die Vorlage schafft entgegen dem gesetzten Ziel **keine Verbesserung für die Zukunft**. Sie geht am eigentlichen Problem, nämlich der Überlastung der Eidgenössischen Schätzungskommission und den fehlenden gesetzlichen Regelungen zu den Entschädigungsvoraussetzungen vorbei.

### 3. Schlussfolgerung und Antrag

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.

**Wir lehnen deshalb die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen ab und beantragen Ihnen, diese fallen zu lassen.**

Wir danken Ihnen für die gebotene Gelegenheit zur Stellungnahme sowie die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

**AEROSUISSE**  
**Dachverband der**  
**schweizerischen Luftfahrt**

Der Sekretär:



K. Howald