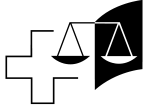


Bundesgericht

Tribunal fédéral

Tribunale federale

Tribunal federal



CH - 1000 Lausanne 14

14.3.4

**XV. Treffen der obersten Verwaltungsgerichtshöfe Österreichs,
Deutschlands, des Fürstentums Liechtenstein und der Schweiz
vom 7./8. September 2006**

Lausanne

Landesbericht der Schweiz

**RECHTSSCHUTZ UND ENTSCHÄDIGUNGSANSPRÜCHE DER
LÄRMBETROFFENEN ANWOHNER VON ZIVILFLUGHÄFEN
NACH SCHWEIZERISCHEM RECHT**

Verfasserin: Gerichtsschreiberin Dr. Margrit Schilling

Die schweizerische Gesetzgebung stellt den Anwohnern von Zivilflughäfen¹ eine breite Palette von Mitsprache-, Einsprache- und Beschwerderechten zur Verfügung, die bei der Planung, beim Bau, bei der Inbetriebnahme und bei Änderungen des Betriebes von Flughäfen ausgeübt werden können. Allerdings stammen die massgebenden Gesetze - vorab die Bundesgesetze über die Raumplanung und über den Umweltschutz - aus den Siebziger- und Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts, während die wichtigeren schweizerischen Flughäfen² im Anschluss an den zweiten Weltkrieg oder schon zuvor erstellt worden sind. Rechtsschutz kann daher in der Regel nur geboten werden, wenn die bestehenden Flugplatzanlagen umgebaut oder erweitert werden (Verlängerung von Pisten, Ausbau von Flugsicherungsanlagen usw.) oder der Betrieb eines Flughafens geändert wird (Änderung der Betriebszeiten oder der Flugbewegungszahl, Schaffung neuer An- und Abflugwege usw.).

I. Die Mitwirkungsmöglichkeiten gemäss der Raumplanungsgesetzgebung

Der Bau und Betrieb eines Flughafens ist eine "raumwirksame Tätigkeit" im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung.³ Sie ist auf die übrigen raumwirksamen Tätigkeiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft abzustimmen. Diese Abstimmung erfolgt im Rahmen der eidgenössischen Sachplanung, auf welche die kantonalen Richtpläne Rücksicht zu nehmen haben.⁴ Die Sachpläne des Bundes und die Richtpläne der Kantone sind behörden-, nicht aber eigentümergebunden.⁵ Ein eigentliches Rechtsschutzverfahren besteht daher nicht. Der Bevölkerung muss jedoch von Gesetzes wegen Gelegenheit gegeben werden, bei der Sachplanung "in geeigneter Weise" mitzuwirken.⁶

Der Sachplan "Infrastruktur der Luftfahrt" (SIL) ist noch nicht fertiggestellt. Verabschiedet ist der Konzeptteil, in dem die allgemeinen Rahmenbedingungen und die gewünschte Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt umschrieben werden. Dagegen stehen verschiedene so genannte Objektblätter noch aus, in denen der Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung und die betrieblichen Auswirkungen der einzelnen Anlagen darzustellen sind.⁷ Das Sachplan-Verfahren ist insbesondere für die Landesflughäfen noch im Gange. Zum ersten Sachplan-Entwurf von 1998 haben über 16'000 Privatpersonen Stellung genommen und unter anderem das Fehlen von Lärmbelastungskatastern und verbindlicher Lärmgrenzwerte gerügt.⁸

1 Als Flughäfen gelten nach schweizerischem Recht die Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen, während die übrigen Flugplätze als Flugfelder bezeichnet werden.

2 In der Schweiz werden heute die drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse (dieser auf französischem Territorium) sowie 10 Regionalflyer betrieben.

3 vgl. Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

4 Art. 13 und Art. 11 Abs. 1 RPG

5 Art. 9 Abs. 1 RPG, Art. 22 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV, SR 700.1)

6 Art. 19 Abs. 2 RPV

7 Art. 3a Abs. 2 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1)

8 vgl. Fussnote 24

II. Der Rechtsschutz gemäss der Luftfahrtgesetzgebung

1. Gemäss dem am 18. Juni 1999 revidierten Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt⁹ dürfen Flughafenanlagen nur mit einer vom zuständigen eidgenössischen Departement zu erteilenden *Plangenehmigung* erstellt oder geändert werden; kantonale Bewilligungen oder Pläne sind nicht erforderlich.¹⁰ Während der öffentlichen Auflage des Gesuchs können die vom Projekt in ihren Rechten oder in ihren Interessen Betroffenen Einsprache erheben.¹¹ Zu den in ihren Rechten Betroffenen (und damit zu den - möglichen - Enteigneten) zählen auch die Anwohner, deren nachbarliche Abwehrrechte durch übermässige Lärmimmissionen beeinträchtigt werden könnten.¹² Das Departement entscheidet mit der Plangenehmigung gleichzeitig über die enteignungsrechtlichen Einsprachen (Art. 37h Abs. 1 LFG).¹³ Sein Entscheid kann an die Eidgenössische Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (Rekurskommission INUM) bzw. künftig an das Bundesverwaltungsgericht¹⁴ und weiter ans Bundesgericht gezogen werden.

Gegen den Umbau des Flughafens Zürich, der 1999 vom zuständigen Departement bewilligt wurde, haben Hunderte von Privaten und Gemeinwesen Einsprache erhoben und schliesslich noch über 60 Anwohner beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht. Die Beschwerden sind hinsichtlich der aufgeworfenen Lärmschutzfragen teilweise gutgeheissen und die entsprechenden Auflagen der Plangenehmigung (altrechtlich "Baukonzession" genannt) abgeändert worden.¹⁵

2. Der Betreiber eines Flughafens muss Inhaber einer *Betriebskonzession* sein, welche für die Landesflughäfen auf eine Dauer von 50 Jahren, für Regionalflughäfen auf eine solche von 30 Jahren erteilt wird.¹⁶ Der Konzessionär ist verpflichtet, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen und einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten.¹⁷ Die Ausgestaltung des Betriebs des Flughafens ist jedoch nicht Gegenstand der Betriebskonzession sondern des Betriebsreglements.¹⁸ Das Bundesgericht hat deshalb festgestellt, aus dem Umstand, dass Anwohner und Gemeinwesen durch den Betrieb des Flughafens in Rechten oder Interessen berührt würden, ergebe sich keine Legitimation zur Anfechtung der Betriebskonzession. Den durch die Lärmauswirkungen des Flugbetriebs Betroffenen steht somit nach bundesgerichtlicher Praxis kein Beschwerderecht gegenüber der Konzessionsverfügung zu.¹⁹

9 Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0

10 Art. 37 LFG

11 Art. 37d Abs. 2 und Art. 37f Abs. 1 LFG

12 s. unten III 1 S. 4

13 Art. 37h Abs. 1 LFG

14 vgl. Bundesgesetz vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht, BBl 2005 S. 4093

15 vgl. BGE 124 II 522

16 Art. 36a LFG, Art. 13 VIL

17 Art. 36a LFG, Art. 10 Abs. 1 VIL

18 Art. 10 Abs. 2 und Art. 23 VIL

19 BGE 129 II 331, Urteile 1A.61/2003, 1A.62, 63/2003 und 1A.64-69/2003, alle vom 8. Juli 2003

3. Die Einzelheiten des Flughafenbetriebs - insbesondere die Organisation des Flughafens, die Betriebszeiten sowie die An- und Abflugverfahren - werden im *Betriebsreglement* geregelt, das vom zuständigen Bundesamt (Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL) zu genehmigen ist.²⁰ Die Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements, die sich wesentlich auf die Fluglärmbelastung auswirken, sind - zusammen mit dem Umweltverträglichkeitsbericht - öffentlich bekannt zu machen und aufzulegen. Während der Auflagefrist können die betroffenen Privaten und Gemeinwesen beim Bundesamt Einsprache erheben. Der Einsprache- und Genehmigungsentscheid des BAZL kann bei der Rekurskommission INUM bzw. beim Bundesverwaltungsgericht und schliesslich beim Bundesgericht angefochten werden.

Gegen die verschiedenen in den Jahren 2001 bis 2005 beantragten - und (teil-)genehmigten - Neuregelungen des An- und Abflugverfahrens beim Flughafen Zürich haben jeweils Tausende von Anwohnern Einsprache erhoben. In diesem Zusammenhang ist auch immer wieder verlangt worden, dass die Flugbetriebszeiten verkürzt würden.

III. Der Rechtsschutz gemäss der Umweltschutzgesetzgebung

1. Das Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz²¹ und die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986²² sehen für Flughäfen wie für andere Verkehrsanlagen, von denen übermässige Lärmimmissionen ausgehen, grundsätzlich eine *Sanierungspflicht* vor.²³ Die fünfzehnjährige Sanierungsfrist für Flughäfen hat allerdings erst mit der Festsetzung der massgeblichen Lärm-Belastungsgrenzwerte²⁴ zu laufen begonnen.²⁵ Sofortige Sanierungs-Massnahmen verlangt das Gesetz nur beim Umbau und der Erweiterung sanierungsbedürftiger Anlagen.²⁶ Ein solcher - die sofortige Sanierung auslösender - Umbau ist in den letzten Jahren beim Flughafen Zürich vorgenommen worden.

Als Sanierungsmassnahmen fallen in erster Linie Betriebsbeschränkungen in Betracht.²⁷ Wären solche unverhältnismässig oder widersprüchen dem öffentlichen Interesse, gewährt die Behörde Erleichterungen.²⁸ Im Gegenzug sind im Umkreis von Flughäfen an

20 Art. 36c LFG, Art. 23 VIL

21 Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.41

22 LSV, SR 814.41

23 Art. 16-18 USG, Art. 13 LSV

24 Die Belastungsgrenzwerte für den Lärm von zivilen Flugplätzen sind am 12. April 2000 vom Bundesrat erlassen, mit Urteil vom 8. Dezember 2000 (BGE 126 II 522) vom Bundesgericht als gesetzwidrig erkannt und durch bundesrätliche Verordnung vom 30. Mai 2001 neu festgesetzt worden (Anhang 5 zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV, SR 814.41]). Vgl. Beilage.

25 Art. 17 Abs. 3 und Art. 48 lit. a LSV

26 Art. 18 USG

27 In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass die Luftfahrtgesetzgebung ein lärmschutzbedingtes Nachtflugverbot enthält, das grundsätzlich auch für die Landesflughäfen gilt (vgl. Art. 39 und 39^{bis} VIL): Nicht gewerbsmässige Flüge sind zwischen 22 Uhr und 6 Uhr untersagt; für die Landesflughäfen Genf und Zürich gilt für gewerbsmässige Flüge ein Startverbot zwischen 24 Uhr und 6 Uhr sowie ein Landeverbot zwischen 24 Uhr und 5 Uhr.

28 Art. 17 Abs. 1 USG

den lärmbelasteten Wohnbauten auf Kosten des Flughafeninhabers bauliche Schutzmassnahmen (Schallschutzfenster oder ähnliche Massnahmen) zu treffen. Solche Vorkehren sind bei neuen oder wesentlich geänderten Flughäfen zu ergreifen, wenn die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können; bei Überschreitung der Alarmwerte müssen auch im Umkreis von bestehenden, unveränderten Flughafenanlagen Schallschutzmassnahmen getroffen werden.²⁹

Gegen Sanierungsverfügungen und allfällige Erleichterungsentscheide des BAZL als Vollzugsbehörde³⁰ stehen den betroffenen Anwohnern die ordentlichen eidgenössischen Rechtsmittel zu, also die Beschwerde an die Rekurskommission INUM bzw. an das Bundesverwaltungsgericht und nachfolgend die Verwaltungsgerichtsbeschwerde (künftig die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten³¹) an das Bundesgericht. Wird - wie für den Flughafen Zürich - für die an den Wohnbauten zu treffenden baulichen Schallschutzmassnahmen ein eigentliches Schallschutz-Konzept erstellt und ein Schallschutz-Perimeter ausgeschieden, müssen die entsprechenden Pläne aufgelegt werden und ist den Eigentümern der in den Perimeter einbezogenen oder nicht einbezogenen Liegenschaften Einsprache- und Beschwerdegelegenheit zu bieten.³²

2. Die Lärmimmissionen, die aufgrund von Entscheiden über die Erstellung, Änderung oder Sanierung von Flugplätzen zulässig sind, sind im sog. *Lärmbelastungskataster* auszuweisen.³³ Der Verordnungsgeber wollte dem Lärmbelastungskataster allgemein verbindliche Wirkung zusprechen, sah aber angesichts der bundesgerichtlichen Kritik, die an den fehlenden Rechtsschutzmöglichkeiten ansetzte,³⁴ mittlerweile von einer solchen Ausgestaltung ab. Mit dem geltenden Wortlaut von Art. 37 LSV wird klargestellt, dass mit dem Einbezug von Grundstücken in den Lärmbelastungskataster (noch) nicht in das Eigentum eingegriffen wird.

3. Können die Lärm-Belastungsgrenzwerte im Umkreis von Flughäfen nicht eingehalten werden, sieht das Umweltschutzrecht weiter *Beschränkungen der baulichen Nutzungsmöglichkeiten* vor.

Werden die Planungswerte überschritten, dürfen grundsätzlich keine neuen Bauzonen für Wohngebäude oder andere Bauten mit lärmempfindlichen Räumen mehr ausgeschieden und die noch nicht erschlossenen Bauzonen nicht mehr erschlossen werden.³⁵ Können die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, dürfen grundsätzlich keine Baubewilligungen für lärmempfindliche Räume mehr erteilt werden.³⁶

29 Art. 25 Abs. 3 USG, Art. 10 in Verbindung mit Art. 7 und 8 LSV; Art. 20 Abs. 1 USG, Art. 15 LSV

30 Art. 45 Abs. 3 lit. b LSV

31 Art. 82 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG; BBl 2005 S. 4045, 4067)

32 BGE 126 II 522 E. 47 f.. S. 590 ff.

33 Art. 37 LSV

34 BGE 126 II 522 E. 49 S. 597

35 Art. 24 Abs. 1 USG, Art. 29 und 30 LSV

36 Art. 22 USG, Art. 31 LSV

Gegen die lärmbedingte Nichteinzonung oder die Nichterteilung von Baubewilligungen haben sich die Grundeigentümer mit den jeweiligen kantonalen Rechtsmitteln zur Wehr zu setzen. Soweit die Planungs- und Baubehörden eidgenössisches Spezialverwaltungsrecht, vorab Umweltschutzrecht, anwenden, unterliegt der letztinstanzliche kantonale Entscheid der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbarkeit.

IV. Der Rechtsschutz gemäss der Enteignungsgesetzgebung

Nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung können neben den dinglichen Rechten an Grundstücken und den persönlichen Rechten von Mietern und Pächtern auch die aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechte Gegenstand der Enteignung sein.³⁷ Zu diesen Nachbarrechten gehören die in Art. 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB) umschriebenen Abwehransprüche gegenüber übermässigen Einwirkungen aus dem Betrieb eines Nachbargrundstücks.³⁸ Gehen unvermeidbare übermässige Lärmeinwirkungen von einer im öffentlichen Interesse liegenden Anlage wie einer Flughafenanlage aus, für die das Enteignungsrecht ausgeübt werden kann, stehen den Nachbarn³⁹ nicht die zivilrechtlichen Klagen auf Beseitigung und Unterlassung (Art. 679 ZGB) sondern nur die Ansprüche zu, die sich aus dem Enteignungsrecht ergeben. Dazu zählen neben dem Entschädigungsanspruch die Rechte auf Einreichung einer Einsprache, auf Anmeldung von Planänderungsgesuchen und auf Erhebung von Begehren nach den Artikeln 7 bis 10 EntG.⁴⁰

Mit der enteignungsrechtlichen Einsprache kann der Einsprecher unter anderem geltend machen, die Voraussetzungen zur Ausübung des Enteignungsrechts seien nicht gegeben, weil die übermässigen Einwirkungen vermieden werden könnten. Der Einsprecher hat aber auch Gelegenheit, gestützt auf Art. 7 Abs. 3 EntG Lärmschutzvorkehren zu verlangen, wobei neben baulichen Massnahmen unter Umständen auch betriebliche Beschränkungen in Betracht fallen können.

37 Art. 5 des Enteignungsgesetzes (EntG, SR 711)

38 Art. 684 ZGB lautet:

"Jedermann ist verpflichtet, bei der Ausübung seines Eigentums, wie namentlich bei dem Betrieb eines Gewerbes auf seinem Grundstück, sich aller übermässigen Einwirkung auf das Eigentum der Nachbarn zu enthalten.

²Verboten sind insbesondere alle schädlichen und nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebracht nicht gerechtfertigten Einwirkungen durch Rauch oder Russ, lästige Dünste, Lärm oder Erschütterung."

39 Als Nachbarn gelten nach der Rechtsprechung nicht nur die unmittelbaren Anstösser, sondern alle, die als Eigentümer eines Grundstücks oder als Mieter oder Pächter vom Betrieb des Flughafens, insbesondere auch vom Lärm startender oder landender Flugzeuge, betroffen sind (vgl. BGE 120 II 15 E. 2a, 123 II 481 E. 7a S. 491).

40 Art. 7 Abs. 3 EntG hält den Enteigner an, die nötigen Vorkehren zu treffen, um die benachbarten Grundstücke vor Nachteilen zu schützen, die mit dem Betrieb des Unternehmens verbunden und nicht nach Nachbarrecht zu dulden sind. Art. 8 und 9 EntG verpflichten den Enteigner zur Erhaltung von Kulturland und der Naturschönheiten. Art. 10 EntG interessiert hier nicht.

Wie erwähnt, findet nach geltendem Recht das enteignungsrechtliche Einspracheverfahren im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens statt.⁴¹ Werden Flughafenanlagen erstellt oder geändert, haben deshalb die künftig von übermässigem Lärm betroffenen Nachbarn ihre enteignungsrechtlichen Einwendungen bereits während der öffentlichen Auflage des Projekts anzubringen. Das Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements bietet dagegen keine Möglichkeit zur enteignungsrechtlichen Einsprache. Bei blossen Betriebsänderungen müssen deshalb die lärmbeeinträchtigten Nachbarn die Einleitung eines zusätzlichen Enteignungsverfahrens verlangen, in denen sie gegen übermässige Lärmeinwirkungen einsprechen und Entschädigung verlangen können. Ist schon die Änderung des Betriebsreglements unter dem Gesichtswinkel der Lärmbelastung umfassend geprüft und gutgeheissen worden, dürften allerdings nachträgliche enteignungsrechtliche Einsprachen wenig erfolgversprechend sein.

V. Die Entschädigungs- und Realleistungsansprüche gemäss der Enteignungsgesetzgebung

1. Werden nachbarliche Abwehrrechte auf dem Enteignungsweg unterdrückt, so wird gemäss Verfassung und Gesetz volle Entschädigung geschuldet.⁴² Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist jedoch nur dann von einem entschädigungspflichtigen Eingriff in nachbarliche Rechte durch übermässigen Lärm auszugehen, wenn die Immissionen für den Grundeigentümer nicht voraussehbar waren, ihn in spezieller Weise treffen und einen schweren Schaden verursachen; die drei Voraussetzungen müssen kumulativ gegeben sein. Diese zunächst für den Schienen- und Strassenverkehr entwickelten Grundsätze sind auf den Fluglärm übertragen worden.⁴³ Sie finden ihre Begründung darin, dass nach Art. 684 Abs. 2 ZGB ein Abwehrrecht nur gegenüber jenen Einwirkungen besteht, die sich nicht nach Lage oder Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch rechtfertigen lassen.⁴⁴ Wer in der Nähe von Verkehrsanlagen wohnt, hat daher den ortsüblichen Verkehrslärm hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn sich der Lärm infolge der zu erwartenden, normalen Erweiterung der vorhandenen Verkehrsanlage verstärkt. Ein Entschädigungsanspruch kann zudem nur entstehen, wenn der Lärm besonders intensiv oder in anderer Weise "speziell" ist. Schliesslich sind angesichts des öffentlichen Interesses an Verkehrsanlagen lediglich Schäden zu ersetzen, die eine gewisse Schwere aufweisen.

Die Voraussetzung der *Unvorhersehbarkeit* ist für den Lärms der Landesflughäfen (Genf und Zürich) so präzisiert worden, dass die mit dem Betrieb dieser Flughäfen verbundene Lärmbelastung jedenfalls 15 Jahre nach Beendigung des zweiten Weltkriegs (also ab 1961) für jedermann bekannt und damit voraussehbar gewesen sei.⁴⁵ Offen ist die Fra-

41 s. oben II 1 S. 2

42 Art. 26 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV), Art. 16 EntG

43 BGE 121 II 317 E. 4d, 4e und 5b

44 vgl. Fussnote 38

45 BGE 121 II 317 E. 6b S. 334

ge, ob diese Feststellung für jedes Betriebsregime gelte, also auch für An- und Abflug-routen, die bis vor kurzem unbenutzt geblieben und in den Richtplänen nicht vorgesehen sind.

Die Voraussetzung der *Spezialität* gilt heute als erfüllt, wenn die in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung für den Flugverkehr festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Noch nicht entschieden ist, ob die Spezialität der Fluglärmeinwirkungen auch zu bejahen sei, falls nur ein einzelner der nächtlichen "Ein-Stunden-Leq" den Immissionsgrenzwert übertrifft.⁴⁶

Die Bedingung der *Schwere* des Schadens bedeutet, dass dieser eine gewisse Höhe oder einen gewissen Prozentsatz des Gesamtwertes einer Liegenschaft erreichen muss, damit eine Ersatzpflicht entsteht.⁴⁷ Ausserdem wird verlangt, dass die Beeinträchtigung eine dauernde oder doch von gewisser Dauer und nicht bloss vorübergehend sei.⁴⁸

2. Vom enteignungsrechtlich relevanten "eigentlichen Überflug" wird in der schweizerischen Praxis gesprochen, wenn die Flugzeuge unmittelbar über und derart tief über ein Grundstück fliegen, dass der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum betroffen wird.⁴⁹ Die kritische Höhe, die sich im Einzelfall nach den konkreten Umständen bestimmt, wird in der Regel nur beim Landeanflug erreicht.⁵⁰ Da es bei solchem Überflug nicht nur um die Abwehr von Immissionen aus der Nachbarschaft, sondern um ein direktes Eindringen in das Grundeigentum geht, spielen die drei Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit und der Spezialität der Einwirkungen sowie der Schwere des Schadens keine Rolle. Der Überflug ist nicht nur mit Lärm, sondern auch mit Motorengestank und Turbulenzen verbunden. Zudem können die Überflüge zu psychischen Beeinträchtigungen (Angstzustände) führen.

3. Sind die Voraussetzungen für eine Entschädigung erfüllt, hat der *Eigentümer* Anspruch auf Ersatz des Minderwertes, den sein Grundstück durch die übermässige Lärmbelastung erleidet. Zu vergüten ist mithin die Wertdifferenz, die sich zwischen dem Verkehrswert des unbelasteten und jenem des belasteten Grundstücks ergibt.⁵¹ Bei der Festsetzung des überflugbedingten Minderwerts sind sämtliche direkten und indirekten Nachteile in Betracht zu ziehen. Nach den bisher vor allem im Umfeld des Flughafens Genf angestellten Schätzungen bewegen sich die lärm- und überflugbedingten Minderwerte zwischen 10 % und 40 % des Verkehrswertes der unbelasteten Grundstücke.

46 vgl. Ziffern 222 und 41 des Anhangs 5 zur LSV (Beilage)

47 BGE 110 Ib 340 E. 2 S. 347 und E. 11 S. 358, 130 II 394 E. 12.3 S. 419

48 BGE 123 II 560 E. 4b/bb S. 571, 130 II 394 E. 12.3

49 BGE 121 II 317 E. 5b S. 332, 131 II 137 E. 3 S. 145

Art. 667 Abs. 1 ZGB lautet:

"Das Eigentum an Grund und Boden erstreckt sich nach oben und unten auf den Luftraum und das Erdreich, soweit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht."

50 Der Eingriff in das Eigentum wurde bei Flughöhen landender Grossraumflugzeuge von 75 m, 108 m und 125 m bejaht (vgl. BGE 131 II 137 E. 3.1.2 S. 147).

51 Art. 19 lit. b EntG; BGE 106 Ib 241 E. 3 S. 245

Mietern und *Pächtern* steht nur insoweit ein Anspruch auf Schadenersatz zu, als durch die Enteignung des Grundeigentümers und Vertragspartners in vertragliche Rechte eingegriffen wird. Eine Entschädigung für übermässige Lärmimmissionen ist daher nur für die Zeit bis zum Vertragsablauf oder bis zu einem Kündigungstermin geschuldet.⁵²

4. Nach neuerer Rechtsprechung darf der Enteignungsrichter auch *Realersatz* in Form von baulichen Schutzmassnahmen anordnen.⁵³ Die Kosten für die Schallschutzvorkehrungen sind vom Enteigner direkt zu übernehmen. Der verbleibende Schaden, auch für die Entwertung des Umschwungs, ist in Geld zu vergüten.

Eine besondere Art von Realleistung erblickt das Bundesgericht in fluglärmbedingten Änderungen der Nutzungsordnung, durch welche noch unüberbaute Grundstücke einer anderen, lärmunempfindlicheren Bauzone zugewiesen werden und derart ein - enteignungsrechtlich relevanter - Schaden vermieden wird.⁵⁴

VI. Die Entschädigungs- und Realleistungsansprüche gemäss der Umweltschutzgesetzgebung

Wie bereits aufgezeigt,⁵⁵ haben die Eigentümer von bestehenden, übermässig lärmbelasteten Gebäuden im Umkreis von Flughäfen das Recht, vom Eigentümer des Flughafens die Übernahme der Kosten für bauliche Schallschutzmassnahmen zu fordern. Der Schallschutz an neuen Gebäuden in der Nachbarschaft von bestehenden Flughäfen muss von den Grundeigentümern selbst bezahlt werden.⁵⁶

Dürfen infolge der Fluglärmbelastung keine neuen Wohnzonen mehr ausgeschieden oder in die Bauzone einbezogene Grundstücke nicht mehr überbaut werden, kann dies zu Eigentumsbeschränkungen führen, die einer Enteignung gleichkommen (sog. materielle Enteignung). In solchen Fällen verspricht die Raumplanungsgesetzgebung volle Entschädigung.⁵⁷ Weder die Raumplanungs- noch die Umweltschutzgesetzgebung regeln aber, in welchem Verfahren solche Entschädigungsansprüche erhoben werden können. Ebenso ist offen, ob sich das Begehren (zunächst) gegen die Bau- und Planungsbehörden richten müsse oder der Flughafeninhaber direkt belangt werden könne. Auch in der Rechtsprechung ist zu diesen Fragen noch keine oder jedenfalls keine klare Antwort zu finden.

52 BGE 106 Ib 241 E. 4b und c S. 247

53 BGE 119 Ib 348 E. 6c S. 364

54 BGE 122 II 337 E. 2 S. 340, 123 II 481 E. 7d S. 493

55 s. oben III 1 S. 4

56 Art. 31 Abs. 3 LSV

57 Art. 5 Abs. 2 RPG

VII. Abschliessende Bemerkungen

Die schweizerische Gesetzgebung bietet den lärmbeeinträchtigten Anwohnern von Zivilflughäfen modernen Rechtsschutz, der nur in wenigen Bereichen ergänzungsbedürftig ist. Die Luftfahrt- und Umweltschutzgesetzgebung sowie das bereits in die Jahre gekommene eidgenössische Enteignungsgesetz gewährleisten, dass die betroffenen Nachbarn gegen bauliche und betriebliche Änderungen der Flughäfen einsprechen und ihr Recht auf Ruhe vor Gericht verfechten können. Allerdings sind die rechtlichen Spiesse der lärmgeplagten Privaten in der Praxis häufig kürzer, als dies aufgrund der gesetzlichen Garantien angenommen werden könnte. Ihnen verbleibt angesichts des öffentlichen Interesses am Luftverkehr vielfach nur die Möglichkeit, bauliche Schallschutzvorkehrungen oder Entschädigung für die Lärmbeeinträchtigungen zu verlangen. Der Gesetzgeber und nicht zuletzt auch die bundesgerichtliche Rechtsprechung haben die Latte für die Zuspicherung von Geld- und Realersatzleistungen aber ebenfalls hoch gelegt.