

Minderwertentschädigung wegen übermässigem Fluglärm aus Südanflügen

Von Rechtsanwalt Christopher Tillman, Meyer Müller Eckert Partner, Zürich

1. Auswirkungen des provisorischen Betriebsreglementes

Südanflüge finden gemäss dem provisorischen Betriebsreglement wie folgt statt:

- Seit 30. Oktober 2003: Südanflüge in einem instrumentengestützten Sichtanflugverfahren (VOR/DME), soweit kein Nebel herrscht.
- Ab 30. April 2004: 1. Stufe Instrumenten-Lande-System ILS (LOC).
- Ab 31. Oktober 2004: 2. Stufe Instrumenten-Lande-System ILS (GP).

Gegenüber dem heutigen Zustand bedeutet dies gestuft bis 31. Oktober 2004 eine Erhöhung der Lärmimmissionen wegen fünf Faktoren:

- Tiefere Anflüge (bis Fällanden ca. 35m bis 80m tiefer / bis Forch ca. 55 bis 100 m tiefer / bis Männedorf ca. 70 bis 150 m tiefer / bis Kreis Rapperswil - Wollerau - Richterswil - Wädenswil ca. 300 m tiefer als seit dem 30. Oktober 2003).
- Seitliche Verschiebung der Anflugachse in südlichwestlicher Richtung um rund 2 Grad, d.h. in der Anflugachse neu ca. direkt über den Kern von Dübendorf-Stettbach, direkt über dem Schulhaus von Gockhausen, für Zumikon direkt über dem Chapf und sogar neu dorfseitig davon, für Küsnacht-Forch direkt über den Weiler Wangen, für Meilen neu bis zu 500 m seeseitig der Hochwacht des Pfannenstiel, für Uetikon und Männedorf direkt über den Dorfkern. Durch diese Verschiebung werden z.B. auch Rapperswil SG, Wollerau SZ, Richterswil sowie Wädenswil noch mehr Lärmimmissionen als seit dem 30. Oktober 2003 haben.
- Das Instrumenten-Lande-System (ILS) ab dem 31. Oktober 2004 bedeutet, dass die Flugzeuge praktisch immer die gleiche Flugroute innerhalb einer nun schmaleren Bandbreite fliegen. Insofern ist in dieser Anflugachse mit dichterem Fluglärm zu rechnen als beim Anflugverfahren, welches seit dem 30. Oktober 2003, in einer viel breiteren Anflugachse, wahrzunehmen ist. Die Einflugachse in den ILS-Gleitstrahl liegt direkt über Männedorf.
- Das ILS ermöglicht praktisch einen (fast) wetterunabhängigen Südanflug und somit - im Unterschied zur Situation bis 29. April 2004 - auch Anflüge bei Nebel und starkem Regen. Lärmfreie Nebel- oder Regentage wird es ab dem 31.10.04 (fast) nicht mehr geben.
- Das ILS ermöglicht - soweit dies die bestehenden oder bald auszubauenden Abrollwege auf der Piste 34 es zulassen - eine erhöhte Frequenz von Südanflügen gegenüber dem instrumentengestützten Sichtanflugverfahren seit dem 30. Oktober 2003.

Die Flughafen Zürich AG, die Skyguide AG sowie die EMPA erklären sich heute offiziell ausserstande, die genauen Lärmimmissionen für einzelne Quartiere und Gemeinden bekanntzugeben. Obige Angaben stützen sich u.a. auf den Sicherheitszonenplan. Auffällig ist, dass seit der öffentlichen Auflage des Betriebsreglementes die seither von der Flughafen Zürich AG bekannt gegebenen Anflugachsen gestuft immer mehr Richtung Zürichsee verschoben werden (vgl. NZZ vom 29./30.10.2003, S. 57). Darum wird man erst im November 2004 Klarheit über die effektiven Lärmimmissionen auf die Grundeigentümer bei den dann aktuellen Flugbewegungszahlen haben.

2. Fristen für Entschädigungsbegehren

Die Frist für die Einreichung von Begehren um Minderwertentschädigung wegen übermässigem Fluglärm ist in jedem Fall gewährt, wenn diese bis zum 20. Mai 2005 an der zuständigen Stelle eingereicht werden. Vermutlich dürfte es auch ausreichend sein, wenn diese bis zum 31. Mai 2006 eingereicht sind. Später eingereichte Begehren sind möglicherweise verjährt. Nur wer selber über einen Anwalt oder direkt selber rechtzeitig ein sorgfältig begründetes Entschädigungsbegehren stellt, kommt überhaupt für die Beurteilung einer Entschädigung in Frage. Wer keine rechtzeitigen Begehren stellt, wird somit auch dann keine Entschädigung erhalten, wenn seinen Nachbarn gerichtlich eine Entschädigung zugesprochen werden sollte.

Die Fristen für die Einreichung eines Entschädigungsbegehrens werden in jedem Fall verpasst, wenn Grundeigentümer zuerst das Ergebnis der anlaufenden Mediation, des anschliessenden Prozesses um den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und des daran anschliessenden Rechtsverfahrens um die Auswirkungen des sog. definitiven Betriebsreglementes abwarten wollen. Alle diese Verfahren werden nicht per 20. Mai 2005 oder 31. Mai 2006 abgeschlossen sein. Ein Abwarten von Pilotprozessen ist daher nicht möglich.

3. Checkliste über die vom Grundeigentümer benötigten Unterlagen

Die vom Grundeigentümer benötigten Unterlagen gemäss beiliegender Checkliste sind vom Grundeigentümer mit Vorteil vollständig vor einer Liegenschaftenschätzung und vor einer Mandatierung eines im öffentlichen Recht spezialisierten Anwaltes zusammenzutragen.

4. Liegenschaftenschätzung

Grundsätzlich ist eine Schätzung des Verkehrswertes eines in der Region anerkannten Liegenschaftenschätzers pro Liegenschaft notwendig, welche über den Schätzwert vor dem 31. Mai 2001 (z.B. per 1. April 2001) und eine solche, welche über den Verkehrswert seit dem 30. Oktober 2003 oder noch besser seit dem 30. April 2004 oder seit dem 31. Oktober 2004 Auskunft gibt. Schätzungen sollten frühzeitig und mit Vorteil für beide Stichzeitpunkte gemeinsam organisiert werden, um Engpässe bei den Schätzern zu vermeiden. Der Verkehrswert per Stichdatum ab 30. April 2004 oder ab 31. Oktober 2004 kann vom Schätzer erst nach diesem Datum erstellt werden.

Ausnahmsweise kann auf eine individuelle Liegenschaftenschätzung pro Grundeigentümer verzichtet werden:

- bei besonderen Verhältnissen nach Absprache mit dem Liegenschaftenschätzer.
- wenn anderweitige verlässliche und aktuelle Unterlagen den geschätzten Liegenschaftenswert belegen lassen (z.B. Liegenschaft erst vor kurzem gekauft).
- sofern alle Stockwerkeigentümer gemeinsam eine Schätzung in Auftrag geben, so können erhebliche Synergieeffekte bei den individuellen Schätzungen der Stockwerkeinheiten erzielt werden (diesfalls erfolgt eine Gesamtschätzung für alle).

5. Anschluss an einen Klagepool

Es bestehen vier Möglichkeiten für erhebliche Senkungen der Verfahrens- und Anwaltskosten pro Grundeigentümer:

- Grundeigentümer reichen selbstständig ein begründetes Entschädigungsbegehren ein.
- Spezialisierte Anwälte führen pro Quartier oder Gemeinde einen Klagepool. Der Grundeigentümer wird vom Anwalt einem von ihm geführten Klagepool angeschlossen.
- Grundeigentümer einer Gemeinde schliessen sich selber zusammen zu einem Klagepool und lassen sich gemeinsam von einem spezialisierten Anwalt vertreten. Effizient wird es dann, wenn über 20 Grundeigentümer zusammen sind. Auf Wunsch können diese auch zusätzlich einem passenden anwaltseigenen Klagepool angeschlossen werden.
- Grundeigentümer einer Gemeinde schliessen sich unter Koordination einer Antifluglärmorganisation (z.B. VFSN) oder/und eines dafür von der Gemeinde zur Verfügung gestellten Gemeindegachbearbeiters zu einem gemeindeeigenen Klagepool zusammen und lassen diesen gemeinsam von einem spezialisierten Anwalt vertreten.

Die Bildung eines Klagepools ersetzt in jedem Fall nicht, dass die Grundeigentümer selbstständig gemäss der beiliegenden Checkliste die benötigten Unterlagen zusammentragen und eine Schätzung von einem in der Region anerkannten Liegenschaftenschätzer einholen.

6. Sorgfältiges rechtliches Vorgehen

Viel wichtiger als eine schnelle Geltendmachung der Entschädigung ist eine gute und sorgfältige rechtliche Begründung durch einen im Luftfahrt-, Umweltschutz- und Enteignungsrecht spezialisierten Anwalt. Eine sorgfältige Prozessführung erlaubt es auch, der Flughafen Zürich AG die Verfahrenskosten und einen angemessenen Anteil der Prozessentschädigung zu überbinden. Dies gilt selbst dann, wenn der Prozess verloren ginge. Anwaltskosten sind allerdings vorzuschliessen. Klar ist eines: Einfach wird eine erfolgreiche Prozessführung nicht. Das Prozessrisiko und die Verfahrensdauer sind erheblich. Sofern der Minderwert gemäss Schätzung weniger als 11% beträgt, ist von einer Prozessführung abzuraten.