

BGer 1A.146/2000 vom 1. Mai 2001

Bundesgericht, 2001-05-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1A.146_2000

FR: TF 1A.146/2000 du 1 mai 2001

IT: TF 1A.146/2000 del 1 maggio 2001

Regeste

Raumplanung und öffentliches Baurecht

Erwägungen

E. 1

In den beiden eingereichten Beschwerden werden die gleichen Einwendungen erhoben und sinngemäss die selben Begehren gestellt. Es rechtfertigt sich daher, die zwei Beschwerden in einem einzigen Urteil zu behandeln.

E. 2

Die Liegenschaften der Beschwerdeführer gehören gemäss Lärmbelastungskataster und Schallschutzkonzept zu den Grundstücken, die einer Lärmbelastung von etwas mehr als 65 dB(A) ausgesetzt sind und für welche Sanierungserleichterungen gewährt worden sind. Die Beschwerdeführer werden insofern durch den Sanierungsentscheid berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung. Sie sind mithin zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt (Art. 103 lit. a des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege; OG, SR 173. 110).

E. 3

Die Beschwerdeführer bezweifeln zunächst, dass der Lärm des Militärjets Hornet F/A-18 richtig erfasst und in den Lärmbelastungskataster eingeflossen sei. Wie sich aus dem Erläuterungsbericht zum Lärmbelastungskataster Flugplatz Dübendorf vom September 1997 ergibt, ist die Lärmermittlung für den Kataster und das Schallschutzkonzept anhand des an der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt EMPA entwickelten Fluglärmsimulationsprogramms FLULA 2 erfolgt. Danach wird zunächst durch Messungen das Abstrahlverhalten jeden einzelnen Flugzeugtyps festgestellt. Zur Ermittlung des Lärms eines Einzelfluges wird eine Schallquelle mit der Abstrahlcharakteristik des entsprechenden Flugzeugtyps auf einer räumlichen Flugbahn bewegt und für jede Position des Flugzeugs die Lärmbelastung auf einem dichten Netz von Bodenpunkten berechnet. Solche Einzelflugsimulationen werden für jeden Flugzeugtyp auf allen An- und Abflugwegen vorgenommen. Aus der Überlagerung der simulierten Einzelflüge lässt sich schliesslich aufgrund der Anzahl Flugbewegungen die Gesamtbelastung berechnen. Solche Messungen und Berechnungen sind, wie sich den Eingabedaten des Erläuterungsberichts entnehmen lässt, auch für die Hornet F/A-18 vorgenommen worden. Nach den ausgewiesenen Lärmpegeln (maximaler Pegel [a-bewertet, slow] eines Vorbeiflugs in 305 m Entfernung) erreicht der Startlärm dieses Flugzeugs - sofern der Nachbrenner nicht zugeschaltet wird - 110 dB(A) und damit etwa den gleichen Pegel wie jener der Flugzeugtypen Tiger und Mirage. Dagegen übersteigt der Landungslärm der F/A-18 von 99 dB(A) jenen der übrigen Jets deutlich. Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, dass die durch den Militärjet Hornet

F/A-18 verursachte Lärmbelastung nicht richtig erfasst worden wäre. Das Fluglärmmodell FLULA 2 ist international anerkannt und wird auch zur Feststellung der Lärmsituation rund um die Landesflughäfen eingesetzt (vgl. BGE 126 II 522 E. 48a S. 592, 123 II 481 nicht publ. E. 4). Das BUWAL hat im bundesgerichtlichen Verfahren bestätigt, dass die Ermittlung der Lärmimmissionen - auch hinsichtlich der Hornet F/A-18 - korrekt erfolgt ist und die Isophonen richtig festgelegt worden sind. In solchen rein technischen Fragen darf und muss sich das Bundesgericht auf die Meinung der eidgenössischen Fachstelle verlassen. Die Kritik am Lärmbelastungskataster ist daher zurückzuweisen.

E. 4

Die Beschwerdeführer verlangen ausdrücklich oder sinngemäss, dass auch an ihren Häusern auf Kosten des Inhabers des Militärflugplatzes Schallschutzfenster eingebaut würden. Wie in der angefochtenen Verfügung dargelegt wird, sehen jedoch Art. 20 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814. 01) und Art. 15 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814. 41) die Pflicht zur Vornahme baulicher Schallschutzmassnahmen bei bestehenden öffentlichen oder konzessionierten Anlagen erst vor, wenn die Alarmwerte überschritten werden. Anderes gilt nur, wenn solche lärm erzeugenden Anlagen neu errichtet oder wesentlich geändert werden. In diesem Fall wird die Schallschutzpflicht schon ausgelöst, wenn die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können (Art. 25 Abs. 3 USG , Art. 10 in Verbindung mit Art. 7 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 2 LSV). Da es sich beim Militärflugplatz Dübendorf um eine bestehende Anlage handelt und die Alarmwerte gegenüber den Beschwerdeführern eingehalten werden können, steht diesen aufgrund der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung kein Anspruch auf Einbau von Schallschutzfenstern auf Kosten des Inhabers der Anlage zu.

E. 5

In den Beschwerden werden sinngemäss vorsorgliche Begehren um Entschädigung für die durch Überflüge verursachten Gebäudeschäden gestellt. Es trifft zu, dass den Eigentümern von Grundstücken, die durch den Betrieb eines Militär- oder Zivilflugplatzes übermässig belastet werden, unter bestimmten Voraussetzungen aufgrund des eidgenössischen Enteignungsrechts Entschädigungsansprüche erwachsen können. Dies kann entweder dann der Fall sein, wenn durch übermässige Lärmimmissionen in nachbarliche Abwehrrechte im Sinne von Art. 684 des Zivilgesetzbuches (ZGB) eingegriffen wird, oder, wenn durch Überflüge in geringer Höhe das Recht des Grundeigentümers zur Freihaltung des Luftraumes gemäss Art. 667 Abs. 1 ZGB beeinträchtigt wird (vgl. etwa BGE 123 II 481 E. 7 und 8, 124 II 543 E. 3). Ob die Voraussetzungen für die Zusprechung solcher Entschädigungen erfüllt seien, ist jedoch nicht im Lärmsanierungsverfahren, sondern im enteignungsrechtlichen Verfahren vor der Eidgenössischen Schätzungskommission zu prüfen. Falls die Beschwerdeführer Entschädigungsforderungen erheben wollen, müssen sie daher das VBS um Einleitung eines entsprechenden Verfahrens bei der zuständigen Schätzungskommission ersuchen. Im vorliegenden Verfahren kann jedenfalls auf Entschädigungsfragen nicht eingetreten werden.

E. 6

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerden sind nach dem Gesagten abzuweisen, soweit überhaupt auf sie eingetreten werden kann. Da die eingereichten Beschwerden sinngemäss als Einsprachen gegen übermässige Lärmimmissionen betrachtet werden können, ist die

Kosten- und Entschädigungsregelung entsprechend den Spezialbestimmungen des eidgenössischen Enteignungsgesetzes zu treffen. Somit ist die Gerichtsgebühr, die niedrig gehalten werden kann, dem BABLW als Inhaber des Militärflugplatzes Dübendorf zu überbinden. Parteientschädigungen sind den Beschwerdeführern nicht zuzusprechen, weil sie sich nicht durch einen Anwalt vertreten liessen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.