

Urteilssammlung des FFAC, kuratiert und kommentiert durch RA lic. iur. Philip Bärtschi, unter Mitarbeit von Frau BLaw Yasemin Schmidiger

**Gericht:** Bundesgericht

**Datum:** 18. März 2016

**Geschäfts-Nr.:** 1C\_232/2014

**Urteil des Bundesgerichts vom 18. März 2016**

**Kurzzusammenfassung:** Das BGer hat sich in diesem Urteil mit der Frage befasst, ob die Gesuchsteller nachbarrechtliche Abwehransprüche aufgrund des direkten Überflugs von Flugzeugen zum/vom Flughafen Zürich geltend machen können. Das BGer kam zum Schluss, dass die Störwirkung von Lärmimmissionen allein nicht ausreicht, um den Anspruch zu bejahen. Dafür seien zusätzliche physische und psychische Beeinträchtigungen Voraussetzungen. Die Beschwerde wurde demzufolge abgewiesen.

**Zusammenfassung/Urteil:** Verschiedene Gesuchsteller reichten 2004 bzw. 2005 bei der Flughafen Zürich AG Entschädigungsbegehren für ihre Liegenschaften in Gockhausen (Gemeinde Dübendorf) ein. Diese Begehren wurden zusammen mit weiteren Entschädigungsbegehren von der Eidgenössischen Schätzungskommission (ESchK) als Pilotfälle zur Beurteilung des Vorliegens eines «direkten Überflugs» qualifiziert. Mit Schätzungsentscheid vom 25. Juni 2012 wies die ESchK alle genannten Entschädigungsbegehren ab.

Die Gesuchsteller haben in der Folge Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben, wobei fast alle Beschwerden gutgeheissen wurden. Die unterliegenden Parteien gelangten an das Bundesgericht.

Das Bundesverwaltungsgericht habe die betreffenden Entschädigungsbegehren abgewiesen, weil bei der entsprechenden Überflughöhe von rund 350m über Grund zwar Fluglärmimmissionen, aber keine weiteren physischen Einwirkungen wie Randwirbelschleppen, Kerosindämpfe oder Vibrationen auf den betreffenden Grundstücken entstünden. Die nicht lärmbezogenen Aspekte seien gar nicht oder allenfalls marginal vorhanden und es gehe deshalb keine Minderung der Wohnqualität damit einher.

Grundsätzlich erstreckt sich das Grundeigentum gemäss Art. 667 Abs. 1 ZGB auch auf den Luftraum und das Erdreich, soweit für dessen Ausübung ein Interesse bestünde. Wie weit das Eigentum genau gehe, müsse somit immer für den Einzelfall bestimmt werden, abhängig von den schutzwürdigen Interessen des Grundeigentümers. Bei einem Überflug hänge dies von der Nutzung und Lage der Liegenschaft und von der Art und Grösse der Flugzeuge und den daraus resultierenden Auswirkungen ab. Die langjährige bundesgerichtliche Rechtsprechung besage, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Lärm allein nicht genüge, um einen direkten Eigentumseingriff bejahen zu können. Es brauche deshalb zusätzlich spezielle, für den Überflug typische Beeinträchtigungen physischer und/oder psychischer Natur, wie bspw. die bedrohliche Wirkung eines tiefen Überflugs oder das erhöhte Risiko von Schäden durch Luftturbulenzen.

Auch wenn die Beschwerdeführer durch die Lärmimmissionen und die dadurch ausgelöste Aufwachreaktionen gestört würden, hätten sie keinen Anspruch auf nachbarliche Abwehrrechte, sondern lediglich auf passive Schallschutzmassnahmen, um Gesundheitsstörungen zu vermeiden.

**Kommentar des Autors dieses Beitrags:** Die Ausführungen des Bundesgerichts lassen zwar keine Rückschlüsse zu, ab welcher Höhe von entschädigungsrelevanten Immissionen gesprochen werden kann, machen aber deutlich, dass die Auswirkungen bedeutender Art sein müssen.