Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-2132/2012

Urteil vom 1. April 2014

Besetzung

Richter Christoph Bandli (Vorsitz),
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot,
Richter André Moser,
Gerichtsschreiber Andreas Meier.

Parteien

1. **Flughafen Zürich AG,** Postfach, 8058 Zürich,
2. **Kanton Zürich,** Baudirektion, Immobilienamt,
Abteilung Landerwerb, Postfach, 8090 Zürich,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Roland Gfeller
und Rechtsanwalt Dr. iur. Daniel Kunz, Gfeller Budliger
Rechtsanwälte, Florastrasse 44, Postfach 1709, 8032 Zürich,
Beschwerdeführende 1 und Beschwerdegegner 2,

gegen

A._____ und **B.**_____**,**
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Urs Jordi,
Lägernstrasse 2, 8302 Kloten,
Beschwerdeführende 2 und Beschwerdegegner 1,

und

Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10,
Hofackerstrasse 40, Postfach, 8032 Zürich,
Vorinstanz,

Gegenstand

Entschädigung für Direktüberflüge ausgehend vom Betrieb des Landesflughafens Zürich-Kloten (Landeanflug Piste 28, sog. Ostanflug).

Sachverhalt:

A.
A._____ und B. _____ erwarben (…) 1985 Stockwerkeigentum an der Liegenschaft Grundregisterblatt (…), Kataster-Nr. (…), in Kloten. Ihnen steht das Sonderrecht an der Wohnung Nr. (…) zu (4½-Zimmer-Wohnung im 2. Obergeschoss). Im Oktober 2001 wurden die sogenannten "Ostanflüge" auf die Piste 28 des Flughafens Zürich eingeführt. Die Liegenschaft befindet sich im Bereich dieser Ostanflüge. Wie eine Vielzahl von Grundeigentümern aus der betroffenen Region gelangten A. _____ und B. _____ daher an die Flughafen Zürich AG: Am 25. Oktober 2002 ersuchten sie um Enteignung des Stockwerkeigentums gegen Vergütung des vollen Verkehrswerts per 1. Januar 2001, eventuell um eine Entschädigung für den eingetretenen Minderwert. Die Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10 (nachfolgend: ESchK) leitete im August 2003 für sämtliche Begehren aus der Gemeinde Kloten ein Sammelverfahren ein.

B.
Am 2. März 2005 beschränkte die ESchK den Gegenstand des Sammelverfahrens vorerst auf die Frage der Unvorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen. Bei der Unvorhersehbarkeit handelt es sich um eine der Anspruchsvoraussetzungen für eine Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte. Hingegen hängt ein allfälliger Entschädigungsanspruch für direkten Überflug nicht von der Unvorhersehbarkeit ab. Am 17. Dezember 2007 kam die ESchK zum Schluss, massgeblicher Stichtag für die Unvorhersehbarkeit sei der 1. Januar 1961. Sie wies daher die Begehren all jener ab, die ihr Grundeigentum seit diesem Datum erworben hatten und auch nicht von einem direkten Überflug betroffen sind. Ab Herbst 2009 nahm die ESchK dann diejenigen Enteignungsverfahren aus der Gemeinde Kloten wieder an Hand, in denen von direkten Überflügen auszugehen ist; darunter auch das vorliegende Verfahren. Sie stellte den betroffenen Parteien die baldige Durchführung der Schätzungen in Aussicht.

C.
Vorliegend führte die Referentin am 24. August 2010 bei der betroffenen Liegenschaft einen Augenschein durch und nahm darauf eine Schätzung vor. Von der Flughafen Zürich AG wird ein direkter Überflug der betroffenen Liegenschaft grundsätzlich nicht bestritten.

D.
Am 10. Februar 2011 wurde die Leitung sämtlicher Enteignungsverfahren betreffend anerkannte Direktüberflüge in Kloten dem damaligen Vizepräsidenten der Schätzungskommission übertragen. In der Folge wurden Kommissionsaugenscheine bei den betroffenen Liegenschaften durchgeführt, vorliegend am 29. September 2011. Diese Augenscheine fanden zwischen 21 und 23 Uhr abends statt und dienten der Beurteilung der Überflugsituation, d.h. der Wahrnehmung der Überflüge.

Schliesslich wurden im November und Dezember 2011 kombinierte Einigungs- und Schätzungsverhandlungen durchgeführt. Der vorliegende Fall wurde am 15. November 2011 verhandelt. A. _____ und B. _____ hielten an ihrem Hauptbegehren um Enteignung des Stockwerkeigentums nicht fest und beschränkten sich auf ihr Begehren um Entschädigung für den eingetretenen Minderwert. Eine Einigung über die Höhe der Entschädigung kam nicht zustande. Im Rahmen der Schätzungsverhandlung machten A. _____ und B. _____ unter anderem geltend, bei der Bestimmung des Minderwerts sei auf die Belastungswerte gemäss dem unterdessen rechtskräftigen "vorläufigen Betriebsreglement" für den Flughafen Zürich (vBR) abzustellen, eventuell auf die Belastungswerte des Jahres 2007. Für den Fall, dass die ESchK die Entschädigung dennoch auf Basis der Fluglärmbelastung des Jahres 2002 festsetzt, machten A. _____ und B. _____ eine nachträgliche Entschädigungsforderung im Sinne von Art. 41 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG, SR 711) geltend.

E.
Der Entscheid der ESchK vom 15. November 2011 wurde den Parteien am 7. März 2012 zugestellt. Das Dispositiv lautet wie folgt:

> "1. Vom Rückzug des sinngemäss gestellten Ausdehnungsbegehrens sowie der Begehren um Sicherheitsleistung und Abschlagszahlung wird Vormerk genommen und das Verfahren insoweit als erledigt abgeschrieben.
>
> 2. In teilweiser Gutheissung des Begehrens des Ehepaars A. _____ (…) und B. _____ (…) wird die Entschädigung für den Minderwert aus Direktüberflügen ausgehend vom Landesflughafen Zürich-Kloten an der Stockwerkeinheit Nr. (…), Wohnung 2. Obergeschoss rechts, (…) gesamthaft auf Fr. 117'460.– festgesetzt, zuzüglich Zins seit dem 1. Januar 2002 zum Zinsfuss gemäss den vom Bundesgericht und vom Bundesverwaltungsgericht festgelegten Zinssätzen, die in E. 11.4 dieses Entscheids umschrieben werden. Die weiter gehenden Entschädigungsforderungen der Enteigneten werden abgewiesen. Ihnen steht eine zusätz-

liche Entschädigung für übermässigen Fluglärm aus Nachbarrecht nicht zu.

3. An die Entschädigung gemäss Dispositiv Ziffer 2 sind die Kosten der Flughafen Zürich AG für Schallschutzmassnahmen an der 2. Obergeschosswohnung rechts, (…), gemäss Schallschutzkonzept vBR anzurechnen.

4. Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, den bei Dispositiv Ziffer 2 genannten Betrag von Fr. 117'460.– und den dort festgelegten Zins innert 20 Tagen ab Rechtskraft des vorliegenden Entscheids an das Grundbuchamt Bassersdorf zuhanden des Ehepaars A. _____ und B. _____ zu bezahlen.

5. Das Grundbuchamt wird eingeladen, der Schätzungskommission den Zahlungseingang mitzuteilen und das Verteilungsverfahren aufzuschieben, bis ein Entscheid der Schätzungskommission über die Höhe der auf die Entschädigung anzurechnenden Sachleistungen gemäss Dispositiv Ziffer 3 ergangen ist.

   Vorbehalten bleibt, dass die Schätzungskommission bereits vor Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Entscheids, auf Gesuch der Flughafen Zürich AG, die Höhe der auf die Entschädigung anzurechnenden Sachleistungen gemäss Dispositiv Ziffer 3 festgelegt hat. Diesfalls reduziert sich der Betrag von Fr. 117'460.– entsprechend und ein Aufschub des Verteilungsverfahrens erübrigt sich.

6. Es wird angeordnet, dass das Grundbuchamt Bassersdorf die Entschädigungszahlung nach deren Eingang mit folgendem Wortlaut (…) anzumerken hat: 'erfolgte Entschädigung für direkte Überflüge ausgehend vom Flughafen Zürich'.

7. Die angemeldete Entschädigungsforderung der Enteigneten gemäss Art. 41 des Bundesgesetzes über die Enteignung (…) wird zuständigkeitshalber an die Präsidentin der Schätzungskommission überwiesen.

8. Die Kosten dieses Verfahrens werden der Flughafen Zürich AG auferlegt. Die Rechnungsstellung an die kostenpflichtige Partei erfolgt im Rahmen der periodischen Zwischenabrechnungen.

9. Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, dem Ehepaar A. _____ und B. _____ eine Parteientschädigung von Fr. 10'220.– auszurichten."

Die Minderwertentschädigung setzt sich gemäss dem von der ESchK gewählten Vorgehen aus einer Komponente "lärmverursachter Minderwert" und einem Zuschlag, der die anderen Aspekte des Direktüberflugs abgilt, zusammen. Den lärmbedingten Minderwert bestimmte die ESchK, da selbst genutztes Wohneigentum betroffen ist, anhand des hedoni-

schen Bewertungsmodells "MIFLU I". Entgegen dem Antrag von A. _____ und B. _____ erfolgte die Berechnung (nachdem als Schätzungsstichtag der 1. Januar 2002 festgelegt wurde) auf Basis der Lärmdaten des Jahres 2002. Der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte des Direktüberflugs beruht jeweils auf einer Würdigung der Überflugssituation und wird als Prozentsatz auf dem Landwert festgelegt.

Bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" nahm die ESchK einen Abzug "aus Billigkeitsgründen" vor, da bereits beim Erwerb des Stockwerkeigentums einem zufolge Fluglärms geänderten Ortsgebrauch Rechnung getragen worden sei.

F.
Am 20. April 2012 erheben die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich (Beschwerdeführende 1 und Beschwerdegegner 2; nachfolgend: Enteigner) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen den Entscheid vom 15. November 2011 (Beschwerdeverfahren A-2132/2012). Sie beantragen, die Ziffern 2, 4 und 5 des Dispositivs seien, was die Höhe der Entschädigung betrifft, aufzuheben, und die Entschädigung sei auf höchstens Fr. 24'037.– zu reduzieren; eventuell sei die Sache zur neuen Festsetzung der Entschädigung an die ESchK (nachfolgend: Vorinstanz) zurückzuweisen. Ferner wird beantragt, Ziff. 9 des Dispositivs sei aufzuheben und die Parteientschädigung für das vorinstanzliche Verfahren sei pauschal auf Fr. 4'000.–, eventuell Fr. 6'000.– festzusetzen.

Die Enteigner machen unter anderem geltend, die Vorinstanz habe den mittels "MIFLU I" anhand der Lärmwerte bestimmten Minderwert zu Unrecht um einen Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte des Direktüberflugs erhöht. Weiter sei die zum Zeitpunkt des Erwerbs des Stockwerkeigentums vorbestehende Immissionsbelastung zu berücksichtigen, indem vom Minderwert per Schätzungsstichtag der Minderwert per Erwerbszeitpunkt abgezogen werde. Der sich daraus ergebende Entschädigungsbetrag sei aufgrund des späten Erwerbszeitpunkts weiter zu reduzieren.

G.
Am 23. April 2012 erheben auch A. _____ und B. _____ (Beschwerdeführende 2 und Beschwerdegegner 1; nachfolgend: Enteignete) Beschwerde gegen den Entscheid vom 15. November 2011 (Beschwerdeverfahren A-2200/2012).

Die Beschwerde richtet sich zunächst gegen die Höhe der Entschädigung: Die Enteigneten beantragen, der Entscheid sei diesbezüglich aufzuheben und die Sache sei zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen; eventuell sei die von der Vorinstanz zugesprochene Entschädigung zu erhöhen. Zusammengefasst bringen die Enteigneten vor, bei der Bestimmung des lärmbedingten Minderwerts sei auf die Belastungswerte gemäss vBR abzustellen, eventuell auf die Belastungswerte des Jahres 2007. Die verwendete Version von "MIFLU I" sei zudem an die besondere Abend- und Nachtlärmbelastung im Bereich der Ostanflüge anzupassen. Weiter sei der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte nicht bloss auf dem relativen Landwert mit Fluglärm, sondern auf dem Gebäude- und Landwert ohne Fluglärm zu gewähren. Der ermittelte relative Landwert sei zudem zu Unrecht gekürzt worden.

Sodann richtet sich die Beschwerde gegen die in Ziff. 3 des Dispositivs vorgesehene Anrechnung der Kosten für Schallschutzmassnahmen: Die Enteigneten beantragen, die Anrechnung sei auf einen Maximalbetrag zu beschränken, der 10% des auf das Gebäude entfallenden lärmbedingten Minderwerts entspricht.

H.
Am 8. Mai 2012 reichen die Enteigneten zusätzlich eine Anschlussbeschwerde zur Beschwerde der Enteigner ein und beantragt, es sei die von der Vorinstanz zugesprochene Parteientschädigung angemessen zu erhöhen.

I.
Mit Verfügung vom 7. Juni 2012 vereinigt der Instruktionsrichter die beiden Beschwerdeverfahren unter der Nummer A-2132/2012.

J.
Die Vorinstanz teilt in ihrer Vernehmlassung vom 9. Juli 2012 mit, sie halte an ihrem Entscheid fest.

K.
Die Enteigner beantragen in ihrer Stellungnahme vom 26. September 2012, die Beschwerde der Enteigneten sei abzuweisen (soweit darauf einzutreten sei); auf die Anschlussbeschwerde sei nicht einzutreten, eventuell sei sie abzuweisen.

L.
Die Enteigneten beantragen in ihrer Stellungnahme vom 17. Oktober

2012, die Beschwerde der Enteigner sei abzuweisen. Weiter stellen sie ein Gesuch um Abschlagszahlung.

M.
Die Enteigner nehmen mit Eingabe vom 6. Dezember 2012 zum Gesuch der Enteigneten um Abschlagszahlung Stellung.

N.
Die Vorinstanz nimmt in ihrer Eingabe vom 16. Januar 2013 (berichtigte Fassung vom 17. Januar 2013) zur Kürzung des ermittelten relativen Landwerts Stellung.

O.
Mit Eingabe vom 30. Januar 2013 äussern sich die Enteigner zur Notwendigkeit ergänzender Schallschutzmassnahmen an der betroffenen Liegenschaft. Sie reichen ferner ergänzende Unterlagen betreffend Flugbewegungszahlen und Fluglärmwerte ein.

P.
Mit Zwischenverfügung vom 25. Februar 2013 spricht der Instruktionsrichter den Enteigneten eine an die Enteignungsentschädigung anzurechnende Abschlagszahlung von Fr. 12'000.– zu.

Q.
Am 14. März 2013 reichen die Enteigner eine weitere Stellungnahme ein. Sie bestätigen die gestellten Anträge.

R.
Die Enteigneten halten in ihrer weiteren Stellungnahme vom 2. April 2013 an ihren Anträgen ebenso fest.

S.
Am 15. Mai 2013 (Poststempel) reichen die Enteigneten eine letzte Stellungnahme ein. Sie halten an ihren Anträgen wiederum fest.

T.
Die Enteigner halten in ihrer letzten Stellungnahme vom 16. Mai 2013 ihre Anträge ebenfalls aufrecht.

U.
Auf die weiteren Vorbringen der Parteien und die sich bei den Akten be-

findlichen Schriftstücke wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

V.
Es sind 20 weitere Schätzungsentscheide betreffend anerkannte Direktüberflüge in Kloten beim Bundesverwaltungsgericht angefochten. Die entsprechenden Beschwerdeverfahren werden separat geführt.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Nach Art. 77 Abs. 1 EntG können Entscheide der Schätzungskommission beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Das Bundesverwaltungsgericht ist somit zuständig für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerden. Das Verfahren richtet sich nach dem Verwaltungsgerichtsgesetz vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32), soweit das EntG nichts anderes bestimmt (Art. 77 Abs. 2 EntG). Das VGG verweist in seinem Art. 37 ergänzend auf das Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021).

1.2 Zur Beschwerdeerhebung sind nach Art. 78 Abs. 1 EntG zunächst die Hauptparteien (d.h. die Inhaber der enteigneten Rechte bzw. der Enteigner) legitimiert. Als Nebenparteien werden die Grundpfandgläubiger, Grundlastberechtigten und Nutzniesser erwähnt; sie sind zur Beschwerde berechtigt, soweit sie infolge des Entscheids der Schätzungskommission zu Verlust gekommen sind. Im Übrigen gelten die allgemeinen Voraussetzungen gemäss Art. 48 Abs. 1 VwVG, wonach zur Beschwerde berechtigt ist, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (vgl. hierzu Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5101/2011 vom 5. März 2012 E. 1.2 mit Hinweis).

1.2.1 Die Flughafen Zürich AG ist seit 1. Juni 2001 Inhaberin der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich, womit ihr gemäss Art. 36a Abs. 4 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG, SR 748.0) das Enteignungsrecht zusteht. Hinsichtlich der Ostanflüge, die erst nach Erteilung der Konzession eingeführt wurden, ist daher die Flughafen Zürich AG, und nicht etwa der Kanton Zürich, zur Leistung allfälliger enteig-

nungsrechtlicher Entschädigungen verpflichtet. Die Flughafen Zürich AG ist damit, wie auch die Enteigneten, ohne Weiteres zur Beschwerde berechtigt.

1.2.2 Beim Kanton Zürich handelt es sich nicht um eine der in Art. 78 Abs. 1 EntG erwähnten Parteien, weshalb sich seine Beschwerdelegitimation allein nach Massgabe von Art. 48 Abs. 1 VwVG bestimmt: Der Kanton Zürich wurde von der Vorinstanz auf entsprechendes Gesuch hin als Partei ins Verfahren einbezogen. Dies, weil er gestützt auf § 11 des kantonalen Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 (Flughafengesetz, Zürcher Loseblattsammlung [LS] 748.1) für jene Lärmverbindlichkeiten, die ihren Entstehungsgrund vor dem 1. Juni 2001 haben, auf die Flughafen Zürich AG Rückgriff nehmen kann, er sich aber vertraglich verpflichtet hat, diese "alten" Fluglärmverbindlichkeiten vorzufinanzieren, sollten die voraussichtlichen Fluglärmkosten den Betrag von 1.1 Milliarden Franken übersteigen. Damit spielt die Gesamtsumme aller Fluglärmverbindlichkeiten im Innenverhältnis zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich eine Rolle. Der angefochtene Entscheid hat Auswirkungen auf diese Gesamtkosten. Insofern ist der Kanton Zürich durch den Entscheid in seinen vermögensrechtlichen Interessen betroffen. Allerdings ist fraglich, ob damit bereits ein schutzwürdiges Interesse an der Änderung des Entscheids im Sinne von Art. 48 Abs. 1 VwVG bejaht werden kann. Da die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich gemeinsam auftreten, braucht dies indessen nicht näher geprüft zu werden. Denn in einem solchen Fall genügt es für die Zulassung der Beschwerde, dass zumindest ein Beteiligter legitimiert ist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1A.115/1998 vom 7. September 1998 E. 2, publiziert in: Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl], Band 101 [2000] S. 83 ff.; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3762/2010 vom 25. Januar 2012 E. 2.3 mit Hinweisen).

1.2.3 Die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich werden der Einfachheit halber auch im Folgenden gemeinsam als "Enteigner" bezeichnet.

1.3 Die Enteigner beantragen, auf das Begehren der Enteigneten, die Anrechnung der Kosten für Schallschutzmassnahmen auf einen bestimmten Maximalbetrag zu beschränken, sei nicht einzutreten. Die Höhe der Anrechenbarkeit allfälliger Sachleistungen sei im angefochtenen Entscheid noch ausdrücklich offen gelassen worden und könne somit gar nicht Streitgegenstand sein.

Die Enteigner übersehen, dass in Ziff. 3 des Dispositivs festgehalten wird, "die Kosten" (d.h. die gesamten Kosten) der Flughafen Zürich AG für Schallschutzmassnahmen gemäss Schallschutzkonzept vBR seien anzurechnen (entsprechend auch E. 11.2 f. des angefochtenen Entscheids). Zwar war zum Entscheidzeitpunkt unklar, ob gemäss dem erwähnten Konzept überhaupt noch (ergänzende) Schallschutzmassnahmen zu ergreifen sind (vgl. E. 11.2 des Entscheids), weshalb die Vorinstanz die Flughafen Zürich AG aufgefordert hat, "beförderlich eine Verfügung der kantonalen Baudirektion betreffend Notwendigkeit ergänzender Schallschutzmassnahmen einzuholen" (vgl. E. 11.3 des Entscheids). Darauf wird die Vorinstanz "die Höhe der auf die Entschädigung anzurechnenden Sachleistungen" in einem separaten Entscheid festlegen (vgl. Ziff. 5 des Dispositivs). In diesem Entscheid kann es aber nur noch um die Feststellung gehen, ob und in welcher Höhe Kosten für Schallschutzmassnahmen gemäss Schallschutzkonzept vBR anfallen. Hingegen ist im vorliegenden Beschwerdeverfahren darüber zu entscheiden, ob die Kosten lediglich bis zu einem bestimmten Maximalbetrag an die Entschädigung anzurechnen sind und die Flughafen Zürich AG allfällige darüber hinausgehende Kosten zusätzlich zu tragen hat.

Zu beachten ist immerhin, dass von einem Beschwerdeführer gestützt auf Art. 48 Abs. 1 VwVG ein aktuelles praktisches Interesse an der Überprüfung des angefochtenen Entscheids zu verlangen ist; fehlt dieses Interesse schon bei Einreichung der Beschwerde, ist auf diese nicht einzutreten, entfällt es während des Verfahrens, so wird dieses infolge Gegenstandslosigkeit abgeschrieben (vgl. BVGE 2007/12 E. 2.1 mit Hinweisen). Die Enteigner haben bei der kantonalen Baudirektion kein Verfahren zur Anordnung ergänzender Schallschutzmassnahmen eingeleitet, aber gewisse Abklärungen bei der Fachstelle Lärmschutz getroffen. Die Parteien scheinen sich einig zu sein, dass an der betroffenen Liegenschaft keine Schallschutzmassnahmen gemäss Schallschutzkonzept vBR zu ergreifen sind. Gemäss den Enteignern könnte die Entschädigung daher – entgegen Ziff. 5 des Dispositivs – nach rechtskräftiger Festsetzung sofort ausbezahlt werden (vgl. Eingabe vom 30. Januar 2013). Solange der von der Vorinstanz in Aussicht gestellte separate Entscheid über die Höhe der Sachleistungen noch nicht ergangen ist, besteht jedoch ein aktuelles und praktisches Interesse der Enteigneten an der Überprüfung der in Ziff. 3 des Dispositivs angeordneten Anrechnung.

1.4 Auf die frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden der Enteigner vom 20. April 2012 und der Enteigneten vom 23. April 2012 ist damit vollumfänglich einzutreten.

2.
Vertieft zu prüfen wäre die Zulässigkeit der Anschlussbeschwerde der Enteigneten vom 8. Mai 2012. Mit dieser wird indes allein die Erhöhung der von der Vorinstanz zugesprochenen Parteientschädigung beantragt. Da der angefochtene Entscheid teilweise aufzuheben und das vorinstanzliche Verfahren wieder aufzunehmen ist, erübrigt es sich, über die Höhe der vorinstanzlichen Parteientschädigung und damit über die Zulässigkeit der Anschlussbeschwerde zu befinden (vgl. unten E. 19).

3.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (vgl. Art. 49 VwVG). Es kann eine Beschwerde auch aus einem anderen als den geltend gemachten Gründen gutheissen (vgl. Art. 62 Abs. 4 VwVG) oder den angefochtenen Entscheid mit einer Begründung bestätigen, die von jener der Vorinstanz abweicht (vgl. BVGE 2007/41 E. 2 mit Hinweisen). Jedoch ist es nicht Sache des Bundesverwaltungsgerichts, über die tatsächlichen Vorbringen der Parteien hinaus den Sachverhalt vollkommen neu zu erforschen und nach allen möglichen Rechtsfehlern zu suchen. Für entsprechende Fehler müssen sich mindestens Anhaltspunkte aus den Parteivorbringen oder den Akten ergeben (vgl. ANDRÉ MOSER / MICHAEL BEUSCH / LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Auflage, Basel 2013, Rz. 1.52 und 1.55 mit Hinweisen; vgl. auch BVGE 2007/27 E. 3.3; zum Ganzen zudem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-287/2013 vom 28. Mai 2013 E. 2 mit weiteren Hinweisen).

4.
Nachfolgend wird geprüft, auf welcher Grundlage die Enteigneten eine Entschädigung geltend machen können (Anspruchsgrundlage, E. 5 und 6) und aus welchen Komponenten sich die Entschädigung zusammensetzt (Umfang der Entschädigung, E. 7; Entschädigungskomponenten, E. 8). Sodann wird im Einzelnen auf die Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert" (Modell "MIFLU I", E. 9; Schätzungsstichtag und massgebliche Lärmwerte, E. 10 und 11; Vorbestehende Lärmbe-

lastung, E. 12 bis 14) sowie auf die Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte eingegangen (E. 15). Schliesslich wird geprüft, ob ein Grundstückserwerb nach dem 1. Januar 1961 eine Entschädigungskürzung zur Folge haben kann (Berücksichtigung des späten Erwerbszeitpunkts, E. 16) und ob die Kosten allfälliger Schallschutzmassnahmen an die Entschädigung anzurechnen sind (E. 17).

Anspruchsgrundlage

5.
Zunächst ist zu prüfen, auf welcher Grundlage eine Entschädigung geltend gemacht werden kann.

5.1 Im Zusammenhang mit den Immissionen, die durch den Betrieb der Landesflughäfen verursacht werden, unterscheidet das Bundesgericht zwischen Grundstücken, die in geringer Höhe von Flugzeugen überflogen werden (direkter Überflug, auch "Überflug stricto sensu" bzw. "eigentlicher Überflug"), und Grundstücken, die sich ebenfalls in der Nachbarschaft des Flughafens befinden, aber nicht direkt überflogen werden. Gestützt auf Art. 641 Abs. 2 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210) muss es ein Grundeigentümer – aus privatrechtlicher Sicht – nicht dulden, dass durch direkte Überflüge in den Luftraum seines Grundstücks eingegriffen wird. Weiter stehen den Grundeigentümern unabhängig von einem direkten Überflug an sich die nachbarlichen Abwehrrechte gegen übermässige Immissionen nach Art. 679 Abs. 1 i.V.m. Art. 684 ZGB zu. Die Abwehrrechte des Privatrechts sowohl gegen direkten Überflug als auch gegen übermässige Immissionen kommen indessen nicht mehr zum Tragen, wenn die Einwirkungen vom bestimmungsgemässen Gebrauch eines öffentlichen Flugplatzes herrühren. An die Stelle der privatrechtlichen Klagen tritt in diesem Fall der Anspruch auf Enteignungsentschädigung (vgl. zum Ganzen BGE 129 II 72 [=Pra. 2003 Nr. 137] E. 2.2 bis 2.4 mit Hinweisen).

Ein Entschädigungsanspruch für eine Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte setzt voraus, dass kumulativ die drei Bedingungen der Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen, der Spezialität der Immissionen sowie der Schwere des immissionsbedingten Schadens gegeben sind (vgl. dazu BGE 130 II 394 E. 12 mit Hinweisen). Geht es hingegen um direkte Überflüge, so spielen die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit, der Spezialität und der Schwere keine Rolle (vgl. BGE 134 II 49 E. 5 [vor E. 5.1] sowie BGE 129 II 72 E. 2.5 mit Hinweisen).

5.2 Das Bundesgericht hat den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen auf den 1. Januar 1961 festgesetzt. Hat der Eigentümer – bzw. bei Erbgang oder Erbvorbezug der Erblasser – das Grundstück nicht vor diesem Datum erworben, besteht mangels Unvorhersehbarkeit kein Anspruch auf eine Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte (vgl. BGE 136 II 263 E. 7.1 und BGE 131 II 137 [=Pra. 2006 Nr. 3] E. 2.1 je mit Hinweisen). Auch hinsichtlich der Ostanflüge hat das Bundesgericht an diesem Stichtag festgehalten (vgl. BGE 136 II 263 E. 7.2 ff.).

6.
Im vorliegenden Fall erwarben die Enteigneten das betreffende Stockwerkeigentum erst nach dem 1. Januar 1961. Sie können eine Entschädigung damit nur unter dem Titel "direkter Überflug" geltend machen.

Umfang der Entschädigung

7.
Eine Enteignung kann nur gegen volle Entschädigung erfolgen (vgl. Art. 26 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101] und Art. 16 EntG). Bei der Festsetzung der Entschädigung sind alle Nachteile zu berücksichtigen, die dem Enteigneten aus der Entziehung oder Beschränkung seiner Rechte erwachsen (Art. 19 EntG). Die Entschädigung für eine Enteignung von nachbarlichen Abwehrrechten unterliegt den Regeln, die bei einer Teilenteignung im Sinne von Art. 19 Bst. b EntG zur Anwendung gelangen. Sie berechnet sich nach der Differenzmethode, die darin besteht, vom Verkehrswert der Liegenschaft ohne Immissionen denjenigen der Liegenschaft mit den Immissionen abzuziehen (vgl. dazu BGE 122 II 337 [=Pra. 1997 Nr. 4] E. 4c sowie HEINZ HESS / HEINRICH WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, Band I, Bern 1986, Art. 19 Rz. 154 f., je mit Hinweisen). Der entsprechende Minderwert wird in der Regel in Prozenten des Verkehrswerts des unbelasteten Grundstücks ausgedrückt (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 11). Die Entschädigung für direkten Überflug, welche in gewisser Hinsicht mit einer Entschädigung für die zwangsweise Errichtung einer Dienstbarkeit (Überflugsservitut) gleichgesetzt werden kann, wird ebenfalls nach den Regeln über die Teilenteignung, d.h. nach der Differenzmethode, bestimmt (vgl. dazu BGE 129 II 72 E. 2.8 sowie Urteil des Bundesgerichts 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 2.2.2). Sind die Voraussetzungen für eine Entschädigung wegen direktem Über-

flug erfüllt, ist bereits aus diesem Grund eine Enteignungsentschädigung geschuldet, die den gesamten Schaden einschliesslich des lärmbedingten Schadens vollumfänglich deckt (vgl. BGE 129 II 72 E. 4 und BGE 131 II 137 E. 1.2).

Entschädigungskomponenten

8.
Die von der Vorinstanz vorliegend zugesprochene Minderwertentschädigung setzt sich aus einer Komponente "lärmverursachter Minderwert" und einem Zuschlag, der die anderen Aspekte des Direktüberflugs abgelten soll, zusammen. Den lärmbedingten Minderwert bestimmte die Vorinstanz, da vorliegend eine Entschädigung für selbst genutztes Wohneigentum festzulegen war, anhand des hedonischen Bewertungsmodells "MIFLU I". Bei den nicht lärmbezogenen Aspekten des Direktüberflugs geht es gemäss den Ausführungen der Vorinstanz zunächst um die erhöhte Gefahr des Herunterfallens einzelner Teile bzw. Eisbrocken vom Flugzeug "oder gar des ganzen Flugzeugs bei einem allfälligen Absturz". Damit einher gehe eine erhebliche Bedrohlichkeit der Überflugssituation. Weiter seien mit dem direkten Überflug besondere Unannehmlichkeiten verbunden, die bei Vorbeiflügen nicht oder nur marginal auftreten würden, wie Luftturbulenzen (Randwirbelschleppen), Kerosindämpfe und bei Dunkelheit die Lichtimmissionen der Landescheinwerfer. Diese Faktoren minderten ebenfalls die Wohnqualität, insbesondere was die Nutzung des Aussenraums betreffe.

8.1 Die Enteigner führen aus, der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte des Direktüberflugs entbehre jeglicher Grundlage. Er führe zu einer Überentschädigung, da es an einem ausgewiesenen "zusätzlichen" überflugbedingten Minderwert fehle. Der Zuschlag sei immobilienökonomisch nicht ansatzweise erklärbar, zumal die betreffenden Aspekte gar nicht isoliert bewertet werden könnten und eine entsprechende Wertminderung nicht evident sei. Die Vorinstanz räume selber ein, dass es schwer falle, den Minderwert aus den nicht lärmbezogenen Aspekten nach Marktkriterien zu schätzen. Es sei denn auch in allererster Linie der infolge der sehr tiefen Überflüge bewirkte gesteigerte Lärmeinfluss, der letztlich für die Wertminderung verantwortlich sei. Die von der Vorinstanz erwähnte "Zusatzbeeinträchtigung" der Wohnqualität werde daher bereits mit der Zusprechung einer Entschädigung für die Lärmimmissionen abgedeckt. Es seien daher allein die hedonischen Modelle "MIFLU I" bzw. "ESchK" anzuwenden, welche die gesamten Auswirkungen der direkten Überflüge

auf die einzig machbare Weise abbildeten, nämlich anhand der Lärmbelastung.

8.2 Die Enteignungsentschädigung dient allein dem Ersatz von Vermögensschäden (vgl. dazu HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 16 Rz. 6 und Art. 19 Rz. 195 f.). Daher können sich nicht lärmbezogene Faktoren nur insoweit auf die Höhe der Entschädigung auswirken, als sie – neben den Lärmimmissionen – zu einer Minderung des Verkehrswerts des betroffenen Grundstücks führen.

8.2.1 Das Bundesgericht hat in BGE 129 II 72 festgehalten, die direkt überflogenen Grundstücke und die nicht direkt überflogenen Grundstücke würden in unterschiedlicher Weise beeinträchtigt: In beiden Fällen sei die Liegenschaft dem Lärm des Luftverkehrs ausgesetzt, aber wenn sie zudem überflogen werde, unterliege sie noch weiteren Immissionen oder unerwünschten Wirkungen (BGE 129 II 72 E. 2.2). Dabei verwies es auf die früheren Entscheide "Jeanneret" und "Tranchet": Im Entscheid "Jeanneret" wurde ausgeführt, der durch den Lärm verursachte Schaden sei nicht merklich verschieden, ob die Quelle der Einwirkungen sich in der Senkrechte des betroffenen Grundstücks oder oberhalb der Nachbargrundstücke befinde. Es sei jedoch nicht ausgeschlossen, dass die zusätzlichen Risiken, die mit der Lage einer Liegenschaft unter der Anflug- oder Startsenkrechten verbunden sind, eine gewisse Wertminderung des Grundstücks zur Folge haben. Erwähnt wird die erhöhte Gefahr, durch Wirbel oder das Herabfallen von Eisblöcken einen Schaden zu erleiden (vgl. BGE 121 II 317 [=Pra. 1996 Nr. 165] E. 5b). Im Entscheid "Tranchet" wies das Bundesgericht zusätzlich darauf hin, der regelmässige Überflug in einer Höhe von ungefähr 100 Metern über ein Einfamilienhaus durch Maschinen, die deutlich grösser sind als das überflogene Gebäude, könne dessen Bewohner merklich stören oder beeinträchtigen (BGE 122 II 349 E. 4a/cc). Insgesamt zählte das Bundesgericht in BGE 129 II 72 "Luftwirbel, von den Motoren herrührender Gestank, Gefühl von Furcht oder Unbehagen wegen einer sich über einem bewegenden bedeutenden Masse etc." zu den Einwirkungen, die von den überfliegenden Flugzeugen verursacht werden (BGE 129 II 72 E. 4). Kurze Zeit darauf äusserte sich das Bundesgericht zu einem Fall, in dem die Schätzungskommission zu Unrecht bloss eine Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte zugesprochen hatte. Der aufgrund der Lärmimmissionen eingetretene Minderwert war von der Schätzungskommission auf 25% des Verkehrswerts ohne Immissionen beziffert worden. Das Bundesgericht hielt fest, die Schätzungskommission habe dem Überflug nicht

Rechnung getragen. Es setzte den Minderwert unter Berücksichtigung "der Lärmimmissionen und des Überflugs stricto sensu" neu fest, und zwar auf 30% des Verkehrswerts ohne Immissionen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 8.1).

In Anbetracht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung durfte die Vorinstanz somit zum Schluss kommen, die mit den direkten Überflügen verbundenen, über den Lärm hinausgehenden Immissionen sowie die Bedrohlichkeit der Überflugssituation beeinflussten den Verkehrswert der betroffenen Grundstücke.

8.2.2 Im Einzelnen zog die Vorinstanz in Erwägung, die mit den direkten Überflügen verbundenen Gefahrenmomente (bzw. die potentiellen Schäden) liessen sich an sich über die Haftpflicht- und Sozialversicherungen abdecken. Relevant seien aber die psychologischen Momente, d.h. die Bedrohlichkeit der Überflugssituation. Die mit den direkten Überflügen verbundenen besonderen Immissionen beeinträchtigten die Wohnqualität bei einem Aufenthalt im Aussenraum (Balkon, Garten etc.) sodann weiter. Die Ostanflüge fänden zudem zu Tagesrandzeiten statt. Gerade dann seien die Betroffenen in der Regel zu Hause. Zwar könne der Aussenraum an sich witterungsbedingt nur eingeschränkt zu Wohnzwecken genutzt werden. Die Ostanflüge wirkten sich aber gerade auch bei schönem Wetter auf eine solche Nutzung aus, wenn diese möglich und erwünscht sei. Ein Rückzug ins Wohnungsinnere während der Überflugszeiten mindere zudem in keiner Weise die bedrohliche Wirkung der Flugzeuge über dem eigenen Dach. Auch die Lichtimmissionen wirkten sich noch im Gebäudeinnern aus. Die nicht lärmbezogenen Aspekte des Direktüberflugs bildeten daher eine eigenständige Komponente, die sich nach der Lebenserfahrung in einem zusätzlichen Preisabschlag auswirke.

8.2.3 Diesen überzeugenden Überlegungen ist an sich nichts hinzuzufügen. Was die Enteigner dagegen vorbringen, verfängt nicht: Sie stellen sich auf den Standpunkt, die direkten Überflüge wirkten sich primär über die anfallenden Immissionen aus, wobei der Lärm klar im Vordergrund stehe; es sei nicht davon auszugehen, dass Faktoren wie Abgase, Turbulenzen, das Unbehagen vor herunterfallenden Eisbrocken usw. neben dem Lärm noch einen massgeblichen Einfluss auf den Minderwert ausübten. Zwar ist tatsächlich anzunehmen, dass der Lärm stärker ins Gewicht fällt als die nicht lärmbezogenen Aspekte. Dies bedeutet aber nicht, dass Letztere keinen wesentlichen Einfluss mehr auf den Verkehrswert ausüben. Zu diesem Ergebnis ist auch WIPFLI nicht gelangt, auf dessen Dis-

sertation die Enteigner verweisen. Dieser hält lediglich fest, es sei soweit ersichtlich noch nie versucht worden, eine allfällige Wertminderung wegen direktem Überflug (bzw. wegen der damit verbundenen nicht lärmbezogenen Faktoren) aus immobilienökonomischer Sicht objektiv, transparent und nachvollziehbar zu quantifizieren (vgl. OTTO WIPFLI, Bemessung immissionsbedingter Minderwerte von Liegenschaften, Zürich/Basel/Genf 2007, S. 122).

8.2.4 Es ist somit davon auszugehen, dass neben dem Lärm zusätzlich auch die Bedrohlichkeit der Überflugssituation sowie die mit den direkten Überflügen verbundenen besonderen Immissionen den Verkehrswert eines von direkten Überflügen betroffenen Grundstücks grundsätzlich mindern.

8.3 Die Enteigner führen indessen weiter aus, die hedonischen Modelle dokumentierten eindrücklich, dass bereits der aufgrund der sehr tiefen Über- oder Vorbeiflüge gesteigerte Lärmeinfluss zu einer starken Wertminderung führe; mithin sei die "Zusatzbeeinträchtigung" aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte bereits mit der Zusprechung der Entschädigung für die Lärmimmissionen abgedeckt. Sie tönen damit an, die Auswirkungen der nicht lärmbezogenen Aspekte auf den Verkehrswert seien in der Komponente "lärmverursachter Minderwert", die vorliegend auf MIFLU I basiert, ohnehin bereits enthalten (vgl. zu diesem Modell die späteren Ausführungen in E. 11).

Von einer solchen Mitberücksichtigung der nicht lärmbezogenen Aspekte ist jedoch nicht auszugehen: Während hohe Lärmwerte sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Überflugkorridors auftreten, sind von den nicht lärmbezogenen Aspekten bloss Liegenschaften im Bereich des Korridors betroffen. Da der Überflugkorridor jeweils sehr schmal ist, dürften sich von den Transaktionsdaten, auf denen MIFLU I basiert, deutlich weniger auf fluglärmbelastete Liegenschaften innerhalb eines Überflugkorridors beziehen als auf solche ausserhalb. Daher ist nicht davon auszugehen, MIFLU I bilde über die Fluglärm-Variablen de facto auch die Entwertung ab, die sich aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte ergibt.

8.4 Zu beurteilen bleibt das von der Vorinstanz für die Entschädigungsbemessung gewählte Vorgehen, wonach die Komponente "lärmverursachter Minderwert" und der Zuschlag für die nicht lärmbezogenen Aspekte je separat beziffert werden.

8.4.1 Das Bundesgericht hat bei der Festsetzung der Entschädigung für direkten Überflug jeweils nicht separat einen "Lärmanteil" und einen zusätzlichen "Überfluganteil" ermittelt, sondern in einem Schritt eine Entschädigung für die Gesamtheit der Einwirkungen festgesetzt (vgl. BGE 122 II 349 E. 4b). Als die entsprechenden Entscheide ergangen sind, standen allerdings die hedonischen Modelle noch nicht zur Verfügung, wie sie nun in den Fällen betreffend den Landesflughafen Zürich-Kloten zur Ermittlung des lärmbedingten Minderwerts herangezogen werden. Das Bundesgericht hat sich zu diesen Modellen zwar bereits geäussert, allerdings nicht in Fällen mit direktem Überflug (vgl. aber immerhin BGE 134 II 49 E. 19, wo angemerkt wird, dass unter anderem in diesen Fällen "höhere Entschädigungen" zugesprochen worden sind).

8.4.2 Dass die hedonischen Modelle auch in Fällen mit direktem Überflug heranzuziehen sind, wird an sich von keiner der Parteien bestritten. Es drängt sich auf, den mit diesen Modellen ermittelten Minderwert, was die nicht lärmbezogenen Aspekte betrifft, um eine weitere, nach wie vor nach Schätzungsermessen zu bestimmende Komponente zu erhöhen. Solange über diese Bestandteile der Entschädigung im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung und gleichzeitig entschieden sowie im Schätzungsentscheid eine Gesamtentschädigung festgelegt wird, lässt sich dies mit dem Grundsatz der Einheit der Enteignungsentschädigung ohne Weiteres vereinbaren (vgl. in diesem Zusammenhang HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 19 Rz 14 f.).

8.4.3 Den Enteignern hilft dabei auch der Hinweis auf die Ausführungen von SCHILLING nicht weiter, wonach "eine getrennte Entschädigungsbemessung für die Benutzung des zum Grundeigentum gehörenden Luftraums einerseits und für übermässige Immissionen aus der Nachbarschaft andererseits" nicht durchführbar sei (vgl. MARGRIT SCHILLING, Enteignungsrechtliche Folgen des zivilen Luftverkehrs, Zeitschrift für schweizerisches Recht [ZSR], Band 125 [2006] I, S. 26). Denn im Aufsatz von SCHILLING wird im Wesentlichen die bis 2006 ergangene Rechtsprechung zusammengefasst. Es wird nicht auf die hedonischen Modelle Bezug genommen, sondern noch davon ausgegangen, die Bestimmung der lärmbedingten Minderwerte liege weitgehend im Schätzungsermessen (vgl. SCHILLING, a.a.O., S. 25). Und es wird auch nicht näher ausgeführt, inwiefern eine getrennte Bemessung nicht möglich sein soll. Das Bundesgericht jedenfalls hat lediglich festgehalten, es sei nicht angebracht resp. es bestehe kein Anlass, die Entschädigung für direkten Überflug unabhängig von der Entschädigung für die Lärmimmissionen zu berechnen ("il n'y a

pas lieu de calculer le montant de cette indemnité indépendamment de celle qui est due en raison des immissions de bruit": BGE 122 II 349 E. 4c). Zwar verweist das Bundesgericht in einem jüngeren Entscheid auf die Formulierung von SCHILLING (vgl. BGE 136 II 165 E. 1.1). Doch zeigt es in der entsprechenden Erwägung lediglich auf, dass das Verweigern einer Entschädigung für direkten Überflug unter Vorbehalt einer Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte keinen Teilentscheid darstellt, sondern damit eine von zwei materiellen Anspruchsgrundlagen ausgeschlossen wird. Wie bereits dargelegt, kommt eine "getrennte Entschädigungsbemessung" im Sinne einer isolierten Festlegung von Entschädigungsbestandteilen in verschiedenen Teilentscheiden denn auch prinzipiell nicht in Frage. Ob sich die (Gesamt-)Entschädigung für direkten Überflug aus verschiedenen, im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung bestimmten Komponenten zusammensetzen kann, war für das Bundesgericht hingegen nicht relevant. Es hat sich mit dieser Frage daher auch nicht auseinandergesetzt.

8.4.4 Immerhin ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Bemessung eines Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist. So sieht WIPFLI kaum lösbare Probleme im Zusammenhang mit der Berücksichtigung entsprechender Faktoren und befürchtet intransparente und nicht nachvollziehbare Entscheide (vgl. WIPFLI, a.a.O., S. 121). Auch die Vorinstanz führt aus, es falle schwer, den aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte eingetretenen Minderwert nach Marktkriterien zu schätzen. Ein eigentlicher Markt für direkt überflogene Liegenschaften sei nicht auszumachen, weil der Kreis der betroffenen Objekte dafür zu klein sei. Sie hat den Zuschlag gemäss ihren Ausführungen daher in Analogie zur Regelung nach Art. 42 Abs. 2 des Obligationenrechts vom 30. März 1911 (OR, SR 220) festgesetzt, wonach der nicht ziffernmässig nachweisbare Schaden nach Ermessen des Richters mit Rücksicht auf den gewöhnlichen Lauf der Dinge abzuschätzen ist.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass diese Problematik seit jeher bestanden hat. Dennoch hat das Bundesgericht die nicht lärmbezogenen Faktoren bei der Entschädigungsbemessung ausdrücklich mitberücksichtigt. Wird die entsprechende Entschädigungskomponente weiterhin nach Schätzungsermessen bestimmt, stellt dies zumindest keinen Rückschritt dar. Die Komponente muss aber gestützt auf einheitliche und nachvollziehbare Kriterien festgelegt werden.

8.4.5 Damit ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz einerseits eine Komponente "lärmverursachter Minderwert" und andererseits einen Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte beziffert hat.

8.5 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auch die nicht lärmbezogenen Aspekte der Direktüberflüge den Verkehrswert der betroffenen Liegenschaften mindern und deshalb ein entsprechender Zuschlag zu bestimmen ist.

Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert"

MIFLU I

9.
Die Vorinstanz hat den lärmbedingten Minderwert des Stockwerkeigentumsanteils anhand des hedonischen Modells "MIFLU" ermittelt. Dieses wurde eigens zur Bestimmung fluglärmbedingter Minderwerte bei selbst genutztem Wohneigentum (Einfamilienhäusern und Stockwerkeigentum) entwickelt. Der Auftrag zur Erarbeitung des Modells ging von der Flughafen Zürich AG aus; die Entwicklung erfolgte durch die Zürcher Kantonalbank (ZKB) unter Begleitung durch ein Expertengremium. Das Bundesgericht hat dieses Modell in den Verfahren betreffend Starts ab Piste 16 für anwendbar erklärt (vgl. zum Ganzen BGE 134 II 49 E. 16-18). Das Modell wird unterdessen allgemein als "MIFLU I" bezeichnet, zur klaren Abgrenzung vom Modell "MIFLU II", das die Flughafen Zürich AG zur Bestimmung der Minderwerte von Ertragsliegenschaften (Mehrfamilienhäusern) entwickeln liess.

Bei MIFLU I handelt es sich um ein sog. hedonisches Bewertungsmodell. Solche Modelle werden zur Untersuchung verschiedener Gütermärkte (Immobilien-, Auto-, Kunstmarkt usw.) eingesetzt. Ihnen ist im Wesentlichen gemeinsam, dass sie die auf dem Markt bestehenden Preisunterschiede über die spezifischen Gütereigenschaften erklären, die dem Nutzer oder Eigentümer in mehr oder weniger grossem Ausmass Genuss verschaffen und dementsprechend die Zahlungsbereitschaft bestimmen. Ein Produkt bzw. eine Immobilie wird demnach als Bündel von Eigenschaften betrachtet, von denen jede ihren Preis hat und welche gesamthaft den Wert des Gutes bilden. Die verschiedenen preisbestimmenden Eigenschaften werden anhand zahlreicher Vergleichsobjekte, die auf dem freien Markt gehandelt worden sind, durch ein statistisches Verfahren (Regressionsverfahren) ermittelt und quantifiziert (vgl. BGE 134 II 49

E. 16.1 mit Hinweisen). Wie das Bundesgericht festgehalten hat, erlaubt die hedonische Methode als einzige der heute bekannten Schätzungsmethoden, auf einer weitgehend objektivierten Basis das Vorhandensein oder Fehlen eines bestimmten Liegenschaftenmerkmals direkt mit einem entsprechenden Preisaufschlag oder -abzug zu verbinden, wodurch eine gleichmässige Bewertung in einer Grosszahl von Fällen ermöglicht wird (BGE 134 II 49 E. 16.4).

Der Fluglärm bildet in MIFLU I eines von acht Merkmalen der Mikrolage. Andere solche Merkmale sind z.B. der Strassenlärm, die Sicht und die Hangneigung. Weiter berücksichtigt das Modell fünf Merkmale der Makrolage, wie etwa die Steuerkraft der Gemeinde oder die Fahrzeit nach Zürich, sowie 17 bis 18 Merkmale der Liegenschaft selbst, wie das Alter und die Substanz des Gebäudes, die Anzahl Zimmer, die Anzahl Nasszellen etc. (vgl. Bericht der ZKB "Entwicklung eines hedonischen Bewertungsmodells für fluglärmbelastete Liegenschaften: Dokumentation zuhanden des Expertengremiums [V. 3.0]" vom 18. November 2005 [nachfolgend: Bericht ZKB], S. 22 f.; vgl. auch BGE 134 II 49 E. 17.1). Dem Modell liegen Transaktionsdaten der ZKB von 7'484 Freihandverkäufen von Einfamilienhäusern bzw. Stockwerkeigentum im Kanton Zürich aus den Jahren 1995 bis 2005 zu Grunde (vgl. dazu Bericht ZKB, S. 2 f.).

MIFLU I ist als hybrider Prozess ausgestaltet, d.h. es wird zwingend von einem Schätzer ein Augenschein vorgenommen. Dieser kann sein Ermessen bei der Verkehrswertbemessung einbringen. Das Modell ermittelt zwar hilfsweise einen Verkehrswert, doch kann der Schätzer diesen Wert ohne Weiteres korrigieren und etwa einen Abzug wegen Entwertung oder einen Zuschlag für Erneuerung vornehmen. Dagegen erfolgt die Ermittlung des fluglärmbedingten Minderwerts (ausgedrückt in Prozenten des Verkehrswerts ohne Fluglärm) unter Ausschluss eines weiteren Schätzungsermessens (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 17.1 und 18.5.1).

9.1 Die Enteigneten rügen zunächst, in den vorliegenden Fällen sei MIFLU I in der Version 4.5 verwendet worden. In dieser Version werde neben der Fluglärm-Grundbelastung (Leq16h [6-22 Uhr]) die Belastung während der ersten, zweiten und letzten Nachtstunde berücksichtigt (Leq1h [22-23 Uhr], Leq1h [23-24 Uhr] und Leq1h [5-6 Uhr]). Die enormen Lärmwerte in den letzten zwei Abendstunden zwischen 20 und 22 Uhr würden demnach nur über die Grundbelastung (also den Mittelungspegel über alle 16 Tagesstunden) berücksichtigt, wo sie sich aber zu wenig niederschlagen würden. In der vom Bundesgericht "abgesegneten"

Version habe MIFLU I denn auch zusätzlich die Spitzenbelastung (max. Leq1h zwischen 7 und 21 Uhr) sowie die Belastung während der Stunde von 21 bis 22 Uhr (Leq1h [21-22h]) berücksichtigt. Es sei unverständlich, dass an diesen gerade im Zusammenhang mit den Ostanflügen so zentralen Parametern nicht festgehalten worden sei.

9.1.1 Die ins Modell MIFLU I einbezogene Fluglärmbelastung beruht auf Lärmwerten, die von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) mit dem Simulationsmodell "FLULA" flächendeckend auf den Hektar genau berechnet worden sind (vgl. Bericht ZKB, S. 4). Die Fluglärmbelastung wurde in der Modellversion 3.0 über drei Variablen abgebildet (vgl. Bericht ZKB, S. 5 f., 11):

– *Grundbelastung:* Leq16h (6-22 Uhr) über 50 dB
– *Spitzenbelastung:* sofern Leq16h (6-22 Uhr) > 50 dB: höchster Leq1h zwischen 7 und 21 Uhr abzüglich Leq16h (6-22 Uhr)
– *Tagesrandbelastung:* bei Minderwertberechnungen für die Jahre ab 2002*:* höchster der folgenden Werte: Leq1h (21-22 Uhr) über 50 dB, Leq1h (22-23 Uhr) über 50 dB, Leq1h (23-24 Uhr) über 47 dB.

Das Bundesgericht bezog sich in seinem Entscheid auf diese Modellversion (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 18.5.2).

9.1.2 Bei der Grundbelastung beträgt der "Entwertungssatz" (Betrag des mittleren Koeffizienten, entspricht der Wertreduktion bei einem Einfamilienhaus an mittlerer Lage) in dieser Modellversion 0.81% pro dB. Die Berechnung des Minderwerts erfolgt dabei multiplikativ, d.h. wie bei einer Zinseszinsrechnung, und nicht additiv. Beträgt der Leq16h (6-22 Uhr) z.B. 64 dB, womit er 14 dB über der Schwelle von 50 dB liegt, ist also vierzehn Mal ein Abschlag von 0.81% auf dem jeweils schon reduzierten Verkehrswert anzubringen. Bei der Spitzenbelastung – die Variable bildet die Anzahl dB über Grundbelastung ab – beträgt der Entwertungssatz 0.65% pro dB, wobei auf dem durch die Grundbelastung schon reduzierten Wert angesetzt wird. Bei der Tagesrandbelastung beträgt der Entwertungssatz 0.80% pro dB (vgl. zum Ganzen Bericht ZKB, S. 6, 11 f.).

9.1.3 In den vorliegenden Fällen kam MIFLU I in der Version 4.5 vom 20. April 2010 zur Anwendung. Auf den entsprechenden Datenblättern werden neben dem Leq16h (6-22 Uhr) lediglich die Leq1h-Werte der ersten und zweiten Nachtstunde (22-23 bzw. 23-24 Uhr) aufgeführt. Der Spitzenwert für die Stunden zwischen 7 und 21 Uhr sowie der Wert für die

Stunde von 21 bis 22 Uhr fehlen. Dafür wird der Leq1h der letzten Nachtstunde (5-6 Uhr) ausgewiesen, welcher in MIFLU I gar keine Berücksichtigung findet. Die Enteigneten haben daraus geschlossen, dass die Modellparameter gegenüber der Version 3.0 angepasst worden sind.

Die Vorinstanz hat, nachdem sie vom Bundesverwaltungsgericht um Vernehmlassung ersucht worden war, eine Auskunft der ZKB zu den Unterschieden zwischen der Version 4.5 und den früheren Versionen eingeholt. In der entsprechenden Stellungnahme vom 4. Juli 2012 führt die ZKB aus, die MIFLU-I-Versionen 3.0b und 4.5 würden sich in Bezug auf die Modell-Parameter und den Berechnungsprozess nicht unterscheiden. Weder an der Modell- noch an der Lärmspezifikation hätten Anpassungen stattgefunden. Für beide Versionen gelte somit, dass die Spitzenbelastung für das gesamte Zeitfenster von 1995 bis 2005 berücksichtigt werde, die Tagesrandbelastung jedoch nicht vor 2001. Bei der Darstellung der Ergebnisse seien auf Wunsch der Flughafen Zürich AG zwischen der Version 3.0b und der Version 4.5 die folgenden Änderungen vorgenommen worden:

– "Auflistung der 'Fluglärmbelastung gemäss Lärmschutzverordnung' im Output (ohne Folgen für die Minderwertermittlung)"
– "Rundung der Werte auf Fr. 1'000.– (statt 10'000.–)"
– "Einfügen einer Korrekturzeile für die Verkehrswertbestimmung (ohne Einfluss auf den prozentualen Minderwert)".

Die Enteigner führen in ihrer Stellungnahme vom 26. September 2012 ergänzend aus, bereits in der Zwischenversion 4.2 habe eine Korrektur des Verkehrswerts vorgenommen werden können. Was die Darstellung der Lärmwerte und die Rundungen betreffe, habe die Zwischenversion aber noch der Version 3.0 entsprochen. Weiter legen die Enteigner ihrer Stellungnahme das Datenblatt einer Minderwertberechnung mit der Version 3.0b bei. Daraus ist ersichtlich, dass bei einer Berechnung mit dieser Version, genauso wie bei der Version 4.5, ein Minderwert wegen Fluglärms per Stichjahr 2002 von 15.5% resultiert.

9.1.4 Damit steht fest, dass hinsichtlich der Berechnung des Minderwert-Prozentsatzes und, abgesehen von der anderen Rundung, auch bei der Verkehrswertermittlung keine Unterschiede zwischen der Version 4.5 und der vom Bundesgericht beurteilten Version bestehen. Die Vorinstanz durfte ihren Entscheid daher auf die mit der Version 4.5 erfolgten Berechnungen stützen. Anzumerken bleibt, dass die Flughafen Zürich AG durchaus

Anlass gehabt hätte, proaktiver über die erfolgten Anpassungen zu informieren. Denn erstens ist kein überzeugender Grund ersichtlich, auf dem Datenblatt plötzlich andere als die für die Berechnung relevanten Werte auszuweisen, und zweitens resultieren in absoluten Zahlen aufgrund der genaueren Rundung von Verkehrs- und Minderwert leicht unterschiedliche Minderwerte.

9.2 Die Enteigneten sind allerdings der Ansicht, MIFLU I trage auch in der unveränderten Spezifikation der auf den Abend konzentrierten Lärmbelastung durch die Ostanflüge zu wenig Rechnung.

Erstens wird ihres Erachtens die Lärmbelastung zwischen 20 und 21 Uhr nur ungenügend berücksichtigt, obschon der Leq1h (20-21 Uhr) über die Spitzenbelastungs-Variable in die Minderwertberechnung einfliesse. Diesen Standpunkt begründeten die Enteigneten anfangs damit, dass ein Entwertungssatz von 0.65% pro dB angesichts der hohen Lärmsensibilität der Bevölkerung zur abendlichen Erholungszeit zu tief sei. Nach Einreichung ergänzender Unterlagen betreffend Flugbewegungszahlen und Fluglärmwerte durch die Enteigner modifizierten sie ihre Argumentation sodann. Sie führen nun aus, in der Stunde zwischen 20 und 21 Uhr fänden Ostanflüge grundsätzlich nur an Wochenenden und Feiertagen statt, an denen tendenziell ein höheres Ruhebedürfnis bestehe. Der Leq1h (20-21 Uhr) werde aber übers ganze Jahr gemittelt und damit "verwässert". Er vermöge den Einfluss der auf die Wochenenden und Feiertage konzentrierten Lärmbelastung nicht sachgerecht abzubilden.

Zweitens bestreiten die Enteigneten, dass dem Modell eine genügende Datenbasis zur Beurteilung der Minderwerte im Osten des Flughafens zu Grunde liege. Die Anzahl von Transaktionsdaten aus dem Osten des Flughafens bzw. von Objekten mit Abendbelastung sei unklar.

9.2.1 Das Bundesgericht hat sich in BGE 134 II 49 eingehend mit MIFLU I auseinandergesetzt. Es verweist in seinem Entscheid unter anderem auf die Beurteilung von Professor Dr. Kugler, Fachmitglied des Expertengremiums, wonach MIFLU I eine verlässliche Schätzung der fluglärmbedingten Marktwertminderung von Immobilien im Kanton Zürich liefere, es in seiner Fülle von Mikrolagefaktoren die gängigen Standards für hedonische Bewertungsmodelle bei weitem übertreffe und das Vorgehen bei Erarbeitung des Modells der "best practice" in der ökonometrischen Analyse entspreche (vgl. BGE 134 II 49 E. 18.3). Das Bundesgericht sah keinen Grund, von dieser Einschätzung abzuweichen (vgl. BGE 134 II 49

E. 18.6). Festzuhalten ist weiter, dass bei der Entwicklung des Modells bewusst auch auf eine Anwendung im Osten des Flughafens fokussiert wurde – eben darum wird die Tagesrandbelastung bei Minderwertberechnungen für die Jahre ab 2002 berücksichtigt (vgl. dazu Bericht ZKB, S. 6). MIFLU I ist damit auch in den vorliegenden Fällen anzuwenden.

An dieser Beurteilung vermögen die Vorbringen der Enteigneten nichts zu ändern. Nachdem dem Modell bereits ein hoher wissenschaftlicher Standard attestiert wurde, ist nicht daran zu zweifeln, dass für dessen Ausrichtung auf die Situation im Osten des Flughafens eine ausreichende Datenbasis gegeben war. So wurde denn auch die Morgenbelastung, wie sie insbesondere im Bereich der Südanflüge auftritt, im Modell nicht berücksichtigt, weil dafür tatsächlich nicht genügend Transaktionen vorhanden waren (vgl. Bericht ZKB, S. 5 Fn. 5). Weiter ist die Argumentation der Enteigneten nicht überzeugend, wonach die Lärmbelastung in der Stunde von 20 bis 21 Uhr nur ungenügend berücksichtigt werde. Es trifft zwar zu, dass an Wochenenden und Feiertagen bereits ab 20 Uhr und nicht erst ab 21 Uhr generell auf Ostanflüge umgestellt wird, und dass die Lärmbelastung der Stunde zwischen 20 und 21 Uhr allenfalls über die Spitzenbelastung in die Minderwertberechnung einfliesst, ansonsten aber nicht gesondert berücksichtigt wird. Darin ist aber kein Anlass zu sehen, die Modellspezifikation in Frage zu stellen. Denn erstens geht es bei der Entwicklung eines solchen Modells darum, aussagekräftige Lärmvariablen zu definieren, die jedoch nie alle möglichen Variationen der Lärmbelastung abbilden können bzw. müssen. Und zweitens wirkt sich der Umstand, dass die Lärmbelastung am späteren Abend und in den ersten Nachtstunden besonders gross ist, aufgrund der speziellen Berücksichtigung der ab 21 Uhr gegebenen "Tagesrandbelastung" ja unbestreitbar auf die Höhe der Minderwerte aus.

9.2.2 Es bestehen somit keine Anhaltspunkte dafür, dass MIFLU I der Situation im Osten des Flughafens nicht ausreichend Rechnung trägt. Auf die Offenlegung weiterer Modellgrundlagen durch die ZKB und die Einholung eines Gutachtens kann verzichtet werden.

9.3 Zusammenfassend hat die Vorinstanz den lärmbedingten Minderwert zu Recht anhand von MIFLU I in der Version 4.5 vom 20. April 2010 ermitteln lassen.

Schätzungsstichtag und massgebliche Lärmwerte (inkl. Werte gem. vBR)

10.

10.1 Die Einführung der Ostanflüge geht darauf zurück, dass Deutschland am 22. Mai 2000 die schweizerisch-deutsche Vereinbarung von 1984 über die An- und Abflüge zum bzw. vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet kündigte. Im Herbst 2001 einigten sich die Parteien auf einen Staatsvertrag, mit dessen Umsetzung – voranwendungs- und schrittweise – sogleich zu beginnen war. Daher wurde am 19. Oktober 2001 ein neues, den deutschen Luftraum entlastendes Nachtflugregime eingeführt; die Landungen, die bis dahin von Norden erfolgt waren, wurden auf die Piste 28 verlegt, mit Anflug aus Osten. Weitere Ostanflüge wurden eingeführt, als am 27. Oktober 2002 die neue staatsvertragliche Wochenend- und Feiertagsregelung zu greifen begann. Dem bloss vorläufig angewandten, aber noch nicht ratifizierten Staatsvertrag erwuchs im schweizerischen Parlament Widerstand; am 18. März 2003 scheitere er dort endgültig. Die Beschränkungen des Staatsvertrags entfielen jedoch nicht, da sie von Seiten Deutschlands in einer einseitigen Durchführungsverordnung (DVO) verankert wurden. Diese wurde sukzessive verschärft (vgl. zu diesem Sachverhalt Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 6.7 und BGE 136 II 263 Sachverhalt A).

Die notwendigen Anpassungen des Anflugregimes waren jeweils durch provisorische Änderungen des damaligen Betriebsreglements erfolgt. Am 31. Dezember 2003 legte die Flughafen Zürich AG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sodann ein "vorläufiges Betriebsreglement" für den Flughafen Zürich (vBR) vor, das die verschiedenen Provisorien ersetzt und solange gelten soll, bis nach Abschluss des Sachplanverfahrens (Revision des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt [SIL]) ein "definitives Betriebsreglement" erlassen werden kann. Mit Verfügung vom 29. März 2005 genehmigte das BAZL das vBR teilweise und mit diversen Auflagen (vgl. dazu BGE 137 II 58 Sachverhalt A-D). Das Bundesverwaltungsgericht hiess die gegen diese Verfügung erhobenen Beschwerden mit Urteil A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009 (publiziert in BVGE 2011/19) teilweise gut und hob Teile der Genehmigung vollständig auf oder änderte sie. Dieser Entscheid wurde vom Bundesgericht mit Urteil 1C_58/2010 vom 22. Dezember 2010 (publiziert in BGE 137 II 58) im Wesentlichen bestätigt. Mit Verfügung vom 15. April 2011 genehmigte das BAZL die anhand der ursprünglichen Genehmigungsverfügung und den beiden Ge-

richtsurteilen überarbeiteten Fassungen von Betriebsreglement und Anhängen. Die entsprechende Version des vBR wurde von der Flughafen Zürich AG als "Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011" in Kraft gesetzt. Die im vBR festgelegte Verlängerung der Nachtflugsperre war zudem bereits auf den 29. Juli 2010 mittels Publikation im Luftfahrthandbuch (AIP) umgesetzt worden.

10.2 Nach Art. 19bis Abs. 1 EntG ist für die Festsetzung der Entschädigung der Verkehrswert des abgetretenen Grundstücks im Zeitpunkt der Einigungsverhandlung massgebend. Auf dieses Datum ist für die Frage abzustellen, welche rechtliche und welche tatsächliche Situation der Bewertung des enteigneten Grundstücks zugrundezulegen sei (vgl. BGE 112 Ib 531 E. 3; vgl. auch BGE 129 II 470 E. 5 und BGE 134 II 49 E 13.1). Wie das Bundesgericht festgehalten hat, ist die Regelung von Art. 19bis Abs. 1 EntG indessen auf Verfahren mit öffentlicher Planauflage und persönlicher Anzeige zugeschnitten. Finde dagegen, wie häufig beim nachträglichen Auftreten übermässiger Immissionen, kein öffentliches Auflageverfahren statt und könnten die Entschädigungsansprüche bis zum Eintritt der Verjährung über einen längeren Zeitraum geltend gemacht werden, rechtfertige es sich, für alle Verfahren den nämlichen Schätzungszeitpunkt zu wählen. Der Schätzungsstichtag sei in diesen Fällen in Würdigung der gegebenen Umstände festzusetzen und dürfe auf den Zeitpunkt gelegt werden, in dem die Lärmbetroffenen durch öffentliche Auflage der Lärmbelastungspläne und öffentliche Bekanntmachung zur Anmeldung ihrer Entschädigungsansprüche hätten aufgefordert werden können (vgl. BGE 134 II 49 E. 13.1 mit Hinweis). Im Fall der Ostanflüge hat die Vorinstanz in Anwendung dieser Rechtsprechung den 1. Januar 2002 als Schätzungsstichtag (dies aestimandi) festgelegt. Für die Minderwertberechnung wurden die Lärmwerte des Jahres 2002 herangezogen.

11.

Die Enteigneten haben im vorinstanzlichen Verfahren verlangt, bei der Minderwertberechnung sei auf die Belastungswerte gemäss vBR abzustellen, eventuell auf die Belastungswerte des Jahres 2007. Die Vorinstanz hält im angefochtenen Entscheid fest, die Enteigneten forderten damit sinngemäss eine Verschiebung des Schätzungsstichtags auf ein späteres Jahr. Diesem Ersuchen sei jedoch nicht nachzukommen. Bereits im Herbst 2001 sei aufgrund der (schliesslich nicht ratifizierten) staatsvertraglichen Regelungen absehbar gewesen, dass es zu einer Ausdehnung der Ostanflüge kommen würde. Die heutige Anflugregelung gemäss vBR sei nach wie vor durch die Überflugbeschränkungen über deutschem Ge-

biet bestimmt. Es lasse sich umso mehr vertreten, auf den Lärmzustand im Jahr 2002 abzustellen, da sich in der Folge auch gewisse Entlastungen ergeben hätten, nämlich in der letzten Nachtstunde von 5 bis 6 Uhr und am frühen Morgen (aufgrund der Einführung der Südanflüge im Herbst 2003) sowie durch die zeitliche Ausdehnung der Nachtflugsperre unter dem vBR. Jedenfalls aber sei, selbst wenn die Lärmbelastung 2007 insgesamt grösser gewesen sein sollte, der Rahmen der ursprünglichen Zweckbestimmung der Überflugdienstbarkeit und der dabei zulässigen Schwankungen in der Benutzung nicht verlassen worden. Weiter komme ein Abstellen auf die vBR-Lärmkarten nur schon deshalb nicht in Frage, weil die Minderwertbestimmung gemäss MIFLU I auf den in diesem Programm abgespeicherten Lärmdaten beruhe und ein Abstellen auf Lärmdaten ausserhalb dieses Programms vorliegend systemwidrig wäre.

Die nachträgliche Entschädigungsforderung nach Art. 41 EntG, welche die Enteigneten für den Fall geltend gemacht hatten, dass die Entschädigung auf Basis der Fluglärmbelastung des Jahres 2002 festgelegt wird, wurde mit dem Schätzungsentscheid an die Präsidentin der Schätzungskommission überwiesen. Dies, weil der verfahrensleitende Vizepräsident nur für die Behandlung der ihm von der Präsidentin überwiesenen Geschäfte zuständig sei. Mit Verfügung der Präsidentin der Schätzungskommission vom 20. Juni 2012 wurde die nachträgliche Forderung sodann nicht zugelassen. Ein entsprechendes Beschwerdeverfahren ist am Bundesverwaltungsgericht unter der Verfahrensnummer A-6019/2012 hängig, wurde aber sistiert.

11.1 Die Enteigneten führen in ihrer Beschwerde vom 23. April 2012 aus, es gehe nicht darum, den Schätzungsstichtag verschieben zu wollen. Sondern es gehe um die Frage, welche Tatsachen der Beurteilung des Entschädigungsanspruchs per Schätzungsstichtag zugrunde gelegt werden müssten. Hingegen werde nicht verlangt, den Schaden auf einem anderen Verkehrswert als jenem per 1. Januar 2002 zu berechnen.

Zur Begründung seines Standpunkts bringen die Enteigneten vor, dass die Vorinstanz gerade deshalb nicht auf die Fluglärmbelastung des Kalenderjahres 2002 hätte abstellen dürfen, weil sie davon ausgegangen sei, am Schätzungsstichtag sei die Ausdehnung der Ostanflüge und im Wesentlichen auch die heutige Anflugregelung gemäss vBR bereits absehbar gewesen. Dies umso weniger, als der Vorinstanz bekannt gewesen sei, dass die Lärmbelastung noch während des laufenden Schätzungsverfahrens markant zugenommen habe. Die Enteigneten hätten im

vorinstanzlichen Verfahren mehrfach aufgezeigt und belegt, dass sich die Ostanflüge seit 2002 mehr als verdoppelt hätten und entsprechend auch die Lärmbelastung zugenommen habe. Von einer blossen Fluglärmschwankung, wie es die Vorinstanz darstelle, könne keine Rede sein. Um dem voraussehbaren, jedenfalls aber dem im Zeitpunkt der kombinierten Einigungs- und Schätzungsverhandlung bereits bekannten Lärmzuwachs Rechnung zu tragen, hätte die Vorinstanz deshalb, so die Enteigneten, im Mindesten die von ihr selber ins Verfahren eingebrachten Lärmwerte aus dem Jahr 2007 der Entschädigungsbemessung zu Grunde legen müssen. Die von der Vorinstanz angeführten Entlastungen seien in diesen Lärmwerten bereits enthalten. Aufgrund der sich klarerweise abzeichnenden weiteren Entwicklung hätte die Vorinstanz, so die Enteigneten weiter, den lärmbedingten Minderwert sogar auf Basis der Belastungswerte des vBR bestimmen sollen. Dass es sich dabei noch nicht um die tatsächliche Lärmbelastung handle, stehe dem nicht entgegen.

11.2 In einem ersten Schritt ist zu prüfen, unter welchen Bedingungen wesentliche Änderungen der Immissionsbelastung, die nach dem festgelegten Schätzungsstichtag eingetreten sind, von der Schätzungskommission noch zu berücksichtigen sind.

11.2.1 Das Bundesgericht hat in BGE 134 II 49 unter Hinweis auf die vom Gesetzgeber in Art. 19 Bst. c und Art. 20 Abs. 1 EntG getroffenen Regelungen festgehalten, als einer der enteignungsrechtlichen Grundsätze dürfe gelten, dass bei der Schadensermittlung und Entschädigungsbemessung nur Tatsachen zu berücksichtigen sind, die im Schätzungszeitpunkt bereits gegeben sind oder die sich mit Sicherheit oder grösster Wahrscheinlichkeit in naher Zukunft ergeben bzw. ergeben hätten, wenn keine Enteignung stattfinden würde. Demnach seien nach dem Stichtag eintretende Änderungen der tatsächlichen Situation, die sich werterhöhend oder wertvermindernd auswirken könnten, bei der Entschädigungsbemessung nur insoweit zu berücksichtigen, als sie sich im Schätzungszeitpunkt im Verkehrswert des von der Enteignung betroffenen Objektes schon niedergeschlagen haben oder mit hinreichender Sicherheit in nächster Zukunft niederschlagen werden (vgl. BGE 134 II 49 E. 13.3).

In den vorliegenden Verfahren wird von einem Teil der Enteigneten geltend gemacht, das Bundesgericht verwende in dieser Erwägung die Begriffe "Schätzungsstichtag" und "Schätzungszeitpunkt" nicht synonym. Genau dies ist nach Lesart des Bundesverwaltungsgerichts jedoch der Fall. Jedenfalls drückt das Bundesgericht an anderer Stelle im selben

Entscheid nochmals klar aus, was es meint: Demnach können spätere Entwicklungen die Entschädigungsbemessung nur beeinflussen, "wenn sie sich *am Stichtag* schon im Verkehrswert des von der Enteignung betroffenen Objektes niedergeschlagen haben oder bereits voraussehbar waren und in relativ kurzer Zeit auch eingetreten sind" (BGE 134 II 49 E. 18.5.3, Hervorhebung durch das Bundesverwaltungsgericht).

11.2.2 In BGE 134 II 164 wurde das Erfordernis der konkreten Voraussehbarkeit am Schätzungsstichtag indes relativiert. Entgegen den Vorbringen der Enteigner ist dieser Entscheid einschlägig, auch wenn sich die Frage einer vorübergehenden Enteignung stellte. Denn das Bundesgericht beschränkte seine Überlegungen nicht auf diese Konstellation.

Dem Bundesgericht genügte es in BGE 134 II 164, dass es sich bei der dortigen Lärmabnahme um eine Tatsache handelte, "die sich aus Sicht des Schätzungszeitpunkts in naher Zukunft – noch während des Schätzungsverfahrens – ergeben hat". Auf die Frage, inwiefern die Lärmabnahme am Schätzungsstichtag bereits voraussehbar gewesen war, ging es nicht ein (vgl. BGE 134 II 164 E. 7.2). Für diese Relativierung sprechen mehrere Gründe: Erstens ist die Festlegung eines einheitlichen (frühen) Schätzungsstichtags primär dadurch motiviert, dass bei der Verkehrswertermittlung in allen Fällen auf den gleichen Zeitpunkt abgestellt werden soll (vgl. dazu BGE 121 II 350 E. 6c). Einer Berücksichtigung der weiteren Entwicklung der Immissionsbelastung steht insofern aber nichts entgegen. Zweitens könnte man die Enteigneten für den Fall einer am Stichtag nicht voraussehbaren Erhöhung der Immissionen wohl auf den Weg einer nachträglichen Entschädigungsforderung nach Art. 41 Abs. 1 Bst. b EntG verweisen. Doch steht zunächst gar nicht fest, auf welches Datum der Stichtag gesetzt wird, und die Enteigneten können während laufendem Verfahren auch nicht wissen, welche Entwicklungen die Schätzungskommission schliesslich als voraussehbar betrachten wird und welche nicht. Drittens sollte es auch möglich sein, eine am Stichtag nicht voraussehbare Abnahme der Immissionen zu berücksichtigen. Aus diesen Gründen ist die Berücksichtigung von Entwicklungen, die noch während des Verfahrens eingetreten sind, nicht von der Voraussehbarkeit am Schätzungsstichtag abhängig zu machen.

Was die von einer Partei geltend gemachte zukünftige (d.h. während des Verfahrens noch nicht eingetretene) Entwicklung anging, hat das Bundesgericht in BGE 134 II 164 festgehalten, es könne "im vorliegenden Verfahren" nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen wer-

den, dass die behauptete Änderung der Lärmbelastung eintreten werde. Davon, dass solche zukünftigen Entwicklungen bereits rückwirkend per Schätzungsstichtag voraussehbar gewesen sein müssen, sprach das Bundesgericht aber ebenfalls nicht mehr (vgl. BGE 134 II 164 E. 7.1). Nach dem oben Gesagten wäre es denn auch inkonsequent, bei der Einschätzung zukünftiger Entwicklungen alle Informationen auszublenden, die erst nach dem Schätzungsstichtag gewonnen werden konnten. Zukünftige Entwicklungen sind daher gestützt auf die Erkenntnisse zum Entscheidzeitpunkt zu beurteilen.

11.2.3 Somit hat die Schätzungskommission wesentliche Änderungen der Immissionsbelastung, die zwar nach dem festgelegten Schätzungsstichtag, aber noch während des Verfahrens eingetreten sind, bei ihrem Entscheid generell zu berücksichtigen. Betreffend die von den Parteien angerufenen zukünftigen Entwicklungen ist darauf abzustellen, ob diese mit hinreichender Sicherheit in nächster Zukunft eintreten werden.

Sollte die Fluglärmbelastung nach Abschluss des Verfahrens dennoch über das bei der Entschädigungsbemessung berücksichtigte Mass hinaus anwachsen, steht es den Enteigneten sodann frei, eine nachträgliche Entschädigungsforderung im Sinn von Art. 41 Abs. 1 Bst. b EntG geltend zu machen (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 18.5.3, letzter Satz).

11.3 In einem zweiten Schritt ist somit zu prüfen, ob vorliegend während des Verfahrens eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung eingetreten ist, d.h. ob die Entwicklung der Belastung Anlass dazu gibt, nicht auf die Lärmwerte des Jahres 2002, sondern auf diejenigen eines anderen Jahres abzustellen.

11.3.1 Die Enteigner haben dem Bundesverwaltungsgericht auf entsprechende Aufforderung hin eine Tabelle "Lärmwerte 2002 / 2007 / 2011 ausgewählter Liegenschaften in Kloten" vom 14. Januar 2013 eingereicht (im Verfahren A-2132/2012 als act. 27/14 zu den Akten genommen). Diese Tabelle weist die ins Bewertungsmodell MIFLU I einbezogene Lärmbelastung aus. Daraus geht hervor, dass die Grundbelastung, d.h. der Mittelungspegel über alle Tagesstunden von 6 bis 22 Uhr (Leq16h [6-22 Uhr]), keinen allzu grossen Schwankungen unterworfen war. Als Beispiele seien folgende Werte aufgeführt (Angaben in dB[A]):

	2002	2007	2011
(Adresse 1)	58.1	60.4	59.6
(Adresse 2)	58.9	61.8	60.9
(Adresse 3)	59.1	62.2	61.2

Das Gleiche gilt auch noch für die von MIFLU I zusätzlich berücksichtigte Spitzenbelastung zwischen 7 und 21 Uhr (höchster Leq1h zwischen 7 und 21 Uhr):

	2002	2007	2011
(Adresse 1)	60.9	61.9	62.4
(Adresse 2)	60.9	63.5	63.0
(Adresse 3)	60.9	63.9	63.4

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass die MIFLU-I-Variable "Spitzenbelastung" lediglich die Anzahl dB über Grundbelastung abbildet: Hat die Grundbelastung z.B. um 2.1 dB zugenommen und die Spitzenbelastung um 2.5 dB, fliessen also auch bei diesem Modell nicht "zusätzliche" 4.6 dB in die Minderwertberechnung ein, sondern lediglich 2.1 dB (über die Variable "Grundbelastung") und 0.4 dB (über die Variable "Spitzenbelastung"). Der Effekt der Spitzenbelastung setzt dabei auf dem durch die Grundbelastung schon reduzierten Wert an. Veränderungen der Grund- und der Spitzenbelastung dürfen daher gedanklich nicht addiert werden.

11.3.2 In BGE 134 II 164 hat das Bundesgericht einer seit dem Schätzungsstichtag eingetretenen Reduktion der Grundbelastung um 4.2 dB Rechnung getragen (vgl. BGE 134 II 164 E. 7 und nicht veröffentlichte E. 5). Allerdings war durch diese Reduktion der Immissionsgrenzwert von 65 dB unterschritten worden und damit das in jenem Fall relevante Kriterium der Spezialität nicht mehr erfüllt, was selbstredend zu berücksichtigen war. Vorliegend lässt sich daraus demnach nichts ableiten. Im Fall von BGE 134 II 49 hielt das Bundesgericht denn auch eine seit dem Stichtag eingetretene Reduktion der Grundbelastung um rund 5 dB für nicht beachtlich. Es folgte dabei der Argumentation des betreffenden Enteigneten, wonach der Rückgang nur vorübergehend sei, da sich der Flugverkehr erneut in vollem Wachstum befinde und die Piste 16 gemäss vBR eine der Haupt-Startpisten bleibe. Auch die Enteigner hätten eingeräumt, so das Bundesgericht, "dass das Verkehrsaufkommen möglicherweise wieder zunehmen könnte" (vgl. BGE 134 II 49 E. 13 [vor E. 13.1]

und E. 13.4). Entsprechend bleibt unklar, ob das Bundesgericht auch eine Zunahme der Grundbelastung um 5 dB als unwesentlich erachtet hätte.

Zur Beantwortung der Frage, bei welcher Änderung der Lärmsituation nicht mehr auf die Werte des Stichjahrs abgestellt werden kann, bestehen bisher also wenig Anhaltspunkte. Doch lässt sich aus BGE 134 II 49 immerhin ableiten, dass ein gewisser Toleranzbereich bestehen muss.

In den vorliegenden Fällen sind Grund- und Spitzenbelastung, wie soeben aufgezeigt, seit dem Stichjahr 2002 zwar gestiegen, die Differenzen sind aber auch 2007 in einem Bereich deutlich unter 5 dB geblieben. Vergleicht man die Werte 2002 mit den Werten 2011, beträgt die Zunahme der Grundbelastung maximal 2.2 dB (Adresse 4) und diejenige der Spitzenbelastung maximal 2.7 dB (ebenfalls [Adresse 4]). Schwankungen innerhalb eines solchen Bereichs haben bereits einen relevanten Einfluss auf die Minderwerte, die mit den hedonischen Modellen ermittelt werden. Jedoch sind sie nicht als aussergewöhnlich zu betrachten, weshalb sie noch zu tolerieren sind.

11.3.3 Betrachtet man jedoch die Lärmwerte der einzelnen Abend- bzw. Nachtstunden zwischen 21 und 24 Uhr, die bei MIFLU I im Rahmen der Tagesrandbelastung berücksichtigt werden, ergibt sich ein anderes Bild (Leq1h [21-22 Uhr], Leq1h [22-23 Uhr], Leq1h [23-24 Uhr]; der bei MIFLU I über die Variable "Tagesrandbelastung" in die Minderwertberechnung einfliessende Wert ist jeweils fett):

		2002	2007	2011
(Adresse 1)	21-22	55.4	**66.7**	**66.8**
	22-23	**59.0**	63.4	63.7
	23-24	49.7	54.4	52.9
(Adresse 2)	21-22	57.0	**68.4**	**68.7**
	22-23	**60.7**	65.1	65.5
	23-24	51.3	56.1	54.7
(Adresse 3)	21-22	57.3	**68.8**	**69.1**
	22-23	**61.0**	65.4	65.9
	23-24	51.6	56.4	55.0

Damit waren insbesondere die Lärmwerte der Stunde von 21 bis 22 Uhr in den Jahren 2007 und 2011 markant höher als 2002. Erklären lässt sich dies damit, dass ab dem 19. Oktober 2001 zwar die staatsvertragliche Nachtflugregelung vorläufig angewandt wurde, wobei diese Regelung An-

flüge über deutschem Gebiet jedoch erst ab 22 Uhr untersagte. Erst ab dem 27. Oktober 2002 galt die staatsvertragliche Wochenendregelung, die an Samstagen, Sonntagen und baden-württembergischen Feiertagen Anflüge über deutschem Gebiet bereits ab 20 Uhr nicht mehr zuliess (vgl. dazu die Botschaft des Bundesrats vom 8. März 2002 zum damals unterzeichneten Staatsvertrag [BBl 2002 3375, S. 3376 und 3393). Und erst mit der DVO liess Deutschland Anflüge auch Werktags nur noch bis 21 Uhr zu. Die entsprechende zeitliche Ausdehnung der Ostanflüge wurde vom BAZL am 16. April 2003 im Sinne einer vorsorglichen Massnahme genehmigt (vgl. BGE 137 II 58 Sachverhalt B; vgl. auch BVGE 2011/19). Diese Ereignisse lassen sich anhand der Flugbewegungszahlen gut nachvollziehen (vgl. dazu Tabelle "Anflüge 28 nach Tageszeit" vom 8. Januar 2013 [act. 27/13 im Verfahren A-2132/2012] sowie die Lärmbulletins der Flughafen Zürich AG [act. 27/1-12 im Verfahren A-2132/2012]). Die Zahlen entwickelten sich wie folgt (Anzahl Landungen auf Piste 28 im jeweiligen Kalenderjahr):

	00-20 h	20-21 h	21-22 h	22-23 h	23-24 h	Total
2002	4'564	543	652	1'575	180	7'514
2003	6'819	1'606	4'798	1'265	119	14'607
2004	4'743	1'917	6'828	2'272	185	15'945
2005	2'006	1'748	7'983	2'847	207	14'791
2006	2'550	1'713	7'550	2'661	284	14'758
2007	7'781	2'021	7'850	3'349	413	21'414
(…)						
2011	4'150	1'989	7'928	3'707	283	18'057

Für die Stunde von 21 bis 22 Uhr lässt sich nach 2002 ein sprunghafter Anstieg der Flugbewegungszahlen ausmachen. Weniger ausgeprägt gilt dies auch für die Stunde von 20 bis 21 Uhr (die nicht im Rahmen der Tagesrandbelastung berücksichtigt wird). Dies ist offensichtlich auf die Einführung der Wochenendregelung Ende 2002 und die generelle Vorverlegung der deutschen Nachtflugbeschränkung in der ersten Hälfte 2003 zurückführen (Letzteres betrifft nur die Stunde von 21 bis 22 Uhr). Insgesamt lag die Gesamtzahl der Landungen auf Piste 28 im Jahr 2004 mehr als doppelt so hoch wie noch 2002, wobei der Zuwachs nahezu vollständig in den Stunden nach 20 Uhr stattfand. Wesentliche oder nachhaltige Entlastungen sind in diesen Stunden nicht mehr eingetreten.

11.3.4 Gegenüber dieser ab 20 Uhr auftretenden Mehrbelastung sind die von der Vorinstanz erwähnten Entlastungen in der letzten Nachtstunde

von 5 bis 6 Uhr und am frühen Morgen gering. Tatsache ist, dass aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen ab dem 19. Oktober 2001 auch von 5:30 bis 6:08 Uhr Ostanflüge stattfanden, ab dem 27. Oktober 2002 an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sogar bis 09:08 Uhr, nach Änderung des Betriebsreglements vom 16. April 2003 zudem auch Werktags bis 7:08 Uhr. Mit Einführung der Südanflüge per 30. Oktober 2003 und der gleichzeitigen Ausdehnung der Nachtflugsperre bis 06:00 Uhr entfielen diese morgendlichen Ostanflüge wieder (vgl. BGE 137 II 58 Sachverhalt B und D sowie Urteil des Bundesgerichts 1A.247/2003 vom 31. März 2004 Sachverhalt A und D). Diese Ereignisse lassen sich wiederum anhand der Flugbewegungszahlen nachvollziehen (zu beachten ist dabei, dass die Bewegungszahlen von 0 bis 6 Uhr nachts neben den Landungen von 05:30 bis 06:00 Uhr auch die Landungen im Rahmen des Verspätungsabbaus von 00:00 bis 00:30 Uhr beinhalten):

	(00-06 h)	06-07 h	07-09 h
2002	(61)	240	496
2003	(367)	2'435	2'443
2004	(31)	143	283
(…)			
2007	(41)	148	659
(…)			
2011	(16)	73	162

Die Zahl der morgendlichen Ostanflüge war im Jahr 2002 noch klein, während 2003 eine klare Spitze besteht – aufgrund des vom 27. Oktober 2002 (bzw. von April 2003) bis Oktober 2003 geltenden Anflugregimes.

Die Enteigner machen mit einem gewissen Recht geltend, durch den Wegfall der morgendlichen Ostanflüge sei eine besonders einschneidende Lärmbelastung entfallen. Die Vorinstanz hat ihrem Entscheid bekanntlich aber die Lärmwerte 2002 zugrunde gelegt. Regelmässige Landungen zwischen 6 und 9 Uhr sind in diesen Werten erst ganz am Rande enthalten. Ein Hinweis auf Entlastungen, die sich gegenüber der "Spitze" im Jahr 2003 ergeben haben, geht insofern an der Sache vorbei. Was den Zeitraum von 05:30 Uhr bis 06:08 Uhr betrifft, waren Ostanflüge zwar bereits ab Ende 2001 vorgesehen. Dabei handelt es sich aber lediglich um eine (wenn auch sehr sensible) gute halbe Stunde mit wenigen Flugbewegungen. Dass diese bis 6 Uhr morgens bestehende Fluglärmbelastung vollständig entfallen ist, vermag die Zunahme der Lärmbelastung ab 20 Uhr daher bei weitem nicht aufzuwiegen.

11.3.5 Die von der Vorinstanz zusätzlich erwähnte Ausdehnung der Nachtflugsperre unter dem vBR betrifft sodann den Zeitraum ab 23 Uhr nachts (Nachtflugsperre ab 23:00 Uhr statt vorher 24:00 Uhr, Verspätungsabbau bis 23:30 Uhr statt vorher 0:30 Uhr; vgl. BGE 137 II 58 Sachverhalt D). Sie wurde, wie erwähnt, auf den 29. Juli 2010 umgesetzt. Wie aus der Übersicht weiter oben hervorgeht, lagen die Lärmwerte der Stunde von 23 bis 24 Uhr im Jahr 2011 jedoch höher als 2002.

11.3.6 Es ist somit festzuhalten, dass seit dem 19. Oktober 2001, als das neue, den deutschen Luftraum entlastende Nachtflugregime eingeführt wurde, von eigentlichen "Ostanflügen" gesprochen werden kann. Insbesondere ist unbestritten, dass ab diesem Zeitpunkt die Regelmässigkeit der Anflüge auf Piste 28 gegeben war. Damit waren die Ostanflüge, wie sie heute stattfinden, aber noch nicht "vollständig" eingeführt. Dies erfolgte, wie aufgezeigt, in zwei weiteren Schritten im Oktober 2002 und April 2003. Unter diesen Umständen hätte es sich auch gerechtfertigt, den Schätzungsstichtag auf den 1. Januar 2004 zu legen und "automatisch" die Lärmwerte des Jahres 2004 heranzuziehen. Die Enteigneten beanstanden die Festlegung des Stichtags jedoch zu Recht nicht. Denn das Bundesgericht lässt der Vorinstanz dabei, wie bereits aufgezeigt, einen grossen Ermessenspielraum. Bereits im Fall der Starts ab Piste 16 hat die Vorinstanz den 1. Januar des Jahres als Stichtag festgesetzt, das auf die Entstehung des Entschädigungsanspruchs folgt (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 21). Insofern ist es nicht zu beanstanden, wenn sie dies nun – im Sinne einer einheitlichen Praxis – auch in den vorliegenden Fällen tat.

11.3.7 Obschon der 1. Januar 2002 als Schätzungsstichtag festgelegt wurde, hätte die Vorinstanz aber – aufgrund der dargestellten weiteren Entwicklung der Lärmbelastung – gleichwohl nicht auf die Lärmwerte des Jahres 2002 abstellen dürfen. Dies gilt, obschon eine Zunahme von Grund- und Spitzenbelastung, die in einem Bereich deutlich unter 5 dB blieb, grundsätzlich noch zu tolerieren ist. Denn hinzu kommt vorliegend die markante Zunahme der Lärmbelastung in den Stunden nach 20 Uhr, die sich in der Grund- und in der Spitzenbelastung nur begrenzt niederschlägt.

Die Enteigner machen zwar geltend, von der Zunahme der Flugbewegungen seien im Wesentlichen die zwei letzten Abendstunden zwischen 20 und 22 Uhr betroffen. Die entsprechende Lärmbelastung werde gemäss der heute in Kraft stehenden gesetzlichen Regelung (d.h. gemäss Anhang 5 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV,

SR 814.41]) mit dem Leq16h (6-22 Uhr) erfasst. Es müsse für den gesamten Zeitraum von 6 bis 22 Uhr auf diesen Wert abgestellt werden. Doch erstens hat das Bundesgericht in BGE 137 II 58 ausgeführt, die Grenzwerte der LSV für Fluglärm würden den Anforderungen von Art. 13 ff. des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) nicht gerecht und seien ergänzungsbedürftig; insbesondere Personen, die unter der Anflugschneise von Piste 34 und Piste 28 wohnten, würden durch frühmorgendlichen bzw. abendlichen Fluglärm in ihrem Wohlbefinden zum Teil erheblich gestört, selbst wenn der 16-Stunden-Leq die nach Anhang 5 LSV massgeblichen Immissionsgrenzwerte für die Tageszeit nicht überschreite (vgl. BGE 137 II 58 E. 5.3.5). Und zweitens ist in erster Linie darauf abzustellen, wie sich die Zunahme der Lärmbelastung auf die lärmbedingten Minderwerte ausgewirkt hat. Dies sehen an sich auch die Enteigner so, sprechen sie doch davon, die Zunahme wirke sich nicht dramatisch aus, "vor allem nicht auf den in den vorliegenden Verfahren letztlich allein massgebenden Minderwert".

Die Zunahme der Lärmbelastung am späten Abend und in den ersten Nachtstunden wird wenigstens bei MIFLU I speziell berücksichtigt und wirkt sich dort – entgegen den Vorbringen der Enteigner – auch erheblich auf die Minderwertberechnung aus: Wie aufgezeigt (vgl. die entsprechende Tabelle weiter oben) liegen die bei MIFLU I über die Variable "Tagesrandbelastung" in die Berechnung einfliessenden Werte in den Jahren 2007 und 2011 um 7 bis 8 dB höher als im Jahr 2002. Der Entwertungssatz bei der Tagesrandbelastung beträgt 0.80% pro dB und ist damit nahezu gleich hoch wie derjenige bei der Grundbelastung (0.81% pro dB). Damit ist die Zunahme der Tagesrandbelastung als erheblich zu betrachten. Aus diesem Grund liegt die Entwicklung der Lärmbelastung nicht mehr im Rahmen des Tolerierbaren.

11.3.8 Immerhin ist der Vorinstanz darin beizupflichten, dass nicht einfach das für die Grundeigentümer optimale Jahr für die Minderwertberechnung heranzuziehen ist. Die Enteigner machen geltend, in keinem anderen Jahr seien mehr Anflüge auf Piste 28 zu verzeichnen gewesen als im Jahr 2007, was sich auch in den Lärmwerten niederschlage. Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich denn auch nicht, dass gerade die Werte des Jahres 2007 heranzuziehen wären. Vielmehr ist auf die Lärmwerte eines möglichst frühen Jahres abzustellen, welche die Belastungssituation, wie sie seit 2004 insgesamt gegeben ist, aber ausreichend repräsentativ abbilden müssen. Soweit sich dies aus den Flugbewegungszahlen herleiten lässt, sollten entsprechend die Lärmwerte des Jahres 2004 in

Frage kommen. Allenfalls ist aber auch auf die Werte eines späteren, repräsentativeren Jahres abzustellen.

11.3.9 Somit ist festzuhalten, dass seit 2002 eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung eingetreten ist und die Vorinstanz aus diesem Grund die Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres zur Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte hätte heranziehen müssen.

Damit ist also eine Verkehrswertermittlung per Stichjahr 2002 mit einer Minderwertberechnung zu kombinieren, die sich auf die Lärmdaten eines späteren Jahres stützt. Bei einem Abstellen auf die Lärmwerte des Jahres 2006 oder eines späteren Jahres wäre zu prüfen, ob MIFLU I, wie von den Enteignern geltend gemacht, "falsche Ergebnisse" liefert und daher anzupassen ist.

11.4 Es bleibt auf die Vorbringen der Enteigneten einzugehen, wonach aufgrund der sich klarerweise abzeichnenden weiteren Entwicklung sogar auf die Belastungswerte gemäss vBR abzustellen ist. Gemeint ist die im Umweltverträglichkeitsbericht zum vBR und dem ergänzenden Empa-Bericht vom 22. März 2005 dargestellte Lärmbelastung für den Betriebszustand Zt+ (Flugbetrieb im Jahr 2010 gemäss vBR mit prognostizierten 350'000 Flugbewegungen jährlich; vgl. dazu BGE 137 II 58 E. 5.2). Die entsprechenden Lärmkurven werden in den kantonalen Planungs- und Baubewilligungsverfahren herangezogen (vgl. Kreisschreiben der Baudirektion Kanton Zürich vom 31. August 2011 S. 1 und 3 sowie Urteil des Bundesgerichts 1C_456/2009 vom 5. August 2010 E. 2; vgl. zum Ganzen auch Urteil des Bundesgerichts 1C_451/2010 vom 22. Juni 2011 E. 4.5).

11.4.1 Wie bereits festgehalten, ist betreffend die von den Parteien angerufenen zukünftigen (d.h. während des Verfahrens noch nicht eingetretenen) Entwicklungen darauf abzustellen, ob diese mit hinreichender Sicherheit in nächster Zukunft eintreten werden.

11.4.2 Die Enteigneten argumentieren, bei allen drei Betriebsvarianten gemäss Entwurf zum SIL-Objektblatt "Flughafen Zürich" müsse von einer grösseren Lärmbelastung des Ostens ausgegangen werden als unter dem vBR. Dies gehe aus der im vorinstanzlichen Verfahren eingereichten Karte der umhüllenden Fluglärmkurven nach vBR und nach den drei Betriebsvarianten hervor (act. 12.5 der Vorakten […]). Wie weiter der Presse habe entnommen werden können, rechne die Flughafen Zürich AG damit, dass keine dieser Varianten die prognostizierte Nachfrage werde befriedi-

gen können. Demnach, so die Enteigneten, gehe selbst die Flughafen Zürich AG davon aus, dass die Lärmbelastung in Kloten in naher Zukunft das Belastungsniveau gemäss vBR überschreiten und mittelfristig das für die drei erwähnten Betriebsvarianten prognostizierte Niveau erreichen werde. Zudem sei eine Lockerung der deutschen Anflugbeschränkungen nicht absehbar. Daher sei es durchaus sachgerecht, das in naher Zukunft erreichte Belastungsniveau gemäss vBR heranzuziehen. Nötigenfalls seien hierzu bei der Empa die parzellengenau berechneten Werte einzuholen.

11.4.3 Die Belastungswerte gemäss vBR beruhen, wie erwähnt, auf einer Prognose von 350'000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese Zahl ist bis jetzt nicht erreicht worden (2010: 268'832; 2011: 279'013; 2012: 270'028). Es trifft zwar zu, dass sich die Flughafen Zürich AG gemäss Aussagen ihres CEO auf die Prognosen der Intraplan Consult GmbH stützt, wonach im Jahr 2020 die Kapazitätsgrenze von 350'000 Bewegungen erreicht werde und im Jahr 2030 eine Nachfrage nach gut 400'000 Bewegungen bestehen würde (vgl. Neue Zürcher Zeitung [NZZ] vom 21. April 2012, S. 17, "In zehn Jahren drohen Engpässe"; vgl. auch NZZ vom 22. März 2012, S. 16, "Flughafen in einem 'Jahr der Entscheidungen'"). Solche Prognosen treffen aus enteignungsrechtlicher Sicht aber nicht mit hinreichender Sicherheit zu. Gemäss einem anderen in der NZZ erschienenen Artikel sollen die Prognosen denn auch ungenau sein. Das Wachstum der Zahl der Flugbewegungen sei, zumindest kurzfristig, massiv überschätzt worden. Die Verkehrsexperten hätten insbesondere den Trend zu grösseren Flugzeugen mit höherem Passagiervolumen unterschätzt. Wie aus dem Artikel weiter hervorgeht, sehen die Urheber der Prognosen für die Langfrist-Planung zwar keinen Anpassungsbedarf, halten es aber immerhin für denkbar, dass die prognostizierten Bewegungszahlen wenige Jahre später erreicht würden als erwartet (vgl. NZZ vom 11. Januar 2013, S. 15, "Bund hält an strittiger Prognose fest"). An der Seriosität der Prognosen ist zwar nicht zu zweifeln. Doch kann nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass sich die Nachfrage anders entwickeln wird als prognostiziert und wenigstens in nächster Zukunft die Zahl von 350'000 Flugbewegungen nicht erreicht wird.

11.4.4 Hinzu kommt, dass über das ab 2020 geltende An- und Abflugregime nach wie vor keine Klarheit besteht: Bereits in BGE 134 II 164 hat das Bundesgericht ein Abstellen auf die Belastungswerte gemäss vBR mit der Begründung abgelehnt, angesichts des immer noch nicht abgeschlossenen Sachplanverfahrens stehe noch keineswegs fest, wie sich

der künftige Betrieb abspielen werde (BGE 134 II 164 E. 7.1). Unterdessen liegt zwar der von den Enteigneten erwähnte Entwurf vom 16. August 2010 zum SIL-Objektblatt "Flughafen Zürich" vor. Doch ist dieser bereits wieder überholt, da am 4. Dezember 2012 ein neuer Staatsvertrag mit Deutschland unterzeichnet wurde. Dieser umfasst folgende Eckwerte:

– Nordanflüge über deutschem Staatsgebiet an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen von 09:00 bis 18:00 Uhr
– gekröpfter Nordanflug über Schweizer Gebiet als Option
– Übergangsfrist bis Ende 2019, um die erforderlichen Infrastrukturausbauten des Flughafens zu realisieren.

Keine der drei Varianten gemäss dem Entwurf von 16. August 2010 erfüllt die Rahmenbedingungen dieses neuen Staatsvertrags. Der Entwurf musste daher angepasst werden (vgl. zum Ganzen den Bericht des BAZL "SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland" vom 5. Oktober 2012 [nachfolgend: Bericht BAZL], S. 4 f.). Alle sechs Betriebsvarianten, die vom BAZL für den Zeitraum ab 2020 neu zur Diskussion gestellt worden sind, hätten am Abend eine zeitliche Ausdehnung der Ostanflüge zur Folge. Konkret würde bereits um 18 Uhr auf das Ostkonzept umgestellt (bei der vom BAZL am wenigsten favorisierten Variante 5 um 19 Uhr). Für die Morgenstunden stehen gemäss dem Bericht BAZL hingegen Varianten mit Südanflügen bzw., sofern realisierbar, mit gekröpftem Nordanflug im Vordergrund (vgl. dazu Bericht BAZL, S. 54 ff.). Bereits mit Inkrafttreten des Vertrags müssten die Ostanflüge werktags von 21 auf 20 Uhr vorverlegt werden (vgl. Bericht BAZL, S. 52 f.).

In der Schweiz hat unterdessen nach dem Ständerat auch der Nationalrat den neuen Staatsvertrag genehmigt (vgl. NZZ vom 7. Juni 2013, S. 11, "Parlament stimmt Luftverkehrs-Vertrag ohne Euphorie zu"). In Deutschland hingegen wurde der Ratifikationsprozess bereits vor längerer Zeit gestoppt (vgl. NZZ vom 27. November 2012, S. 1, "Kühle Reaktion auf deutschen Dämpfer"). Was das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich betrifft, hat der Bundesrat daher eine Etappierung beschlossen: Am 26. Juni 2013 verabschiedete er jene Festlegungen, die nicht von der Ratifizierung des Staatsvertrags abhängen. Sie entsprechen weitgehend dem heutigen Betrieb auf dem bestehenden Pistensystem. Die Anpassungen am Objektblatt, die sich aus der betrieblichen Umsetzung des Staatsvertrags ergeben, sollen im Rahmen einer zweiten Etappe verabschiedet werden (vgl. <www.bazl.admin.ch> > Themen > Luftfahrtpolitik >

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt > SIL-Prozess Flughafen Zürich, besucht am 23. August 2013).

Solange aber nicht bekannt ist, welche Regelung im Einzelnen mit Deutschland (bzw. allenfalls einseitig von Deutschland) getroffen wird, und nicht wenigstens das SIL-Objektblatt dieser Regelung angepasst ist, steht weiterhin nicht fest, wie sich der Flugbetrieb ab 2020 abspielen wird. Was die Ostanflüge betrifft, zeichnet sich konkret zwar keine zeitliche Einschränkung ab, sondern grundsätzlich eher das Gegenteil. Doch besteht durchaus die Möglichkeit, dass es im Osten des Flughafens auch zu Entlastungen kommen wird. So würden die "Südstarts geradeaus" im vorliegend betroffenen Gebiet tagsüber zu einer Entlastung führen. Sie wurden im laufenden Sachplanverfahren verworfen. Der Bericht BAZL hält jedoch fest: "Es ist indes nicht ausgeschlossen, dass später einmal, wenn eine neue Generation von Flugzeugen bedeutend weniger Lärm erzeugt, dieses Konzept in Erwägung gezogen wird" (vgl. Bericht BAZL, S. 65; vgl. auch Bericht BAZL, S. 6). Und es sind durchaus Stimmen laut geworden, welche die Südstarts geradeaus (aus Sicherheitsgründen oder zur Entlastung des Ostens) bereits heute forcieren wollen (vgl. dazu NZZ vom 22. Februar 2013, S. 19, "Sicher, aber nicht sicher genug"). Dieses Beispiel zeigt, dass auch für die Gebiete im Osten des Flughafens noch nicht ausreichend klar ist, wie sich der zukünftige Betrieb abspielen wird.

11.4.5 Somit kann nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass in nächster Zukunft eine Entwicklung eintreten wird, die ein Abstellen auf die Belastungswerte gemäss vBR rechtfertigen würde.

11.5 Zusammenfassend hat die Schätzungskommission wesentliche Änderungen der Immissionsbelastung, die zwar nach dem festgelegten Schätzungsstichtag, aber noch während des Verfahrens eingetreten sind, bei ihrem Entscheid generell zu berücksichtigen. Vorliegend hätte die Vorinstanz daher die Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres zur Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte heranziehen müssen. Die von den Enteigneten angerufene zukünftige Entwicklung ist jedoch nicht zu berücksichtigen, da diese nicht mit hinreichender Sicherheit in nächster Zukunft eintreten wird.

Vorbestehende Lärmbelastung (Stockwerkeigentum)

12.
Die Enteigneten haben das Stockwerkeigentum nach 1961 erworben. Die Vorinstanz hat in solchen Fällen jeweils beurteilt, ob im Kaufpreis, der für den Stockwerkeigentumsanteil bezahlt worden ist, eine fluglärmbedingte Entwertung schon spürbar zum Ausdruck kam. Sofern die Vorinstanz dies bejahte, nahm sie bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" eine Kürzung "aus Billigkeitsgründen" vor.

Soweit es sich bei den jeweiligen Enteigneten um die Ersterwerber handelt, die Erstellung des Gebäudes und der Erwerb des Stockwerkeigentums also zusammenfallen, verglich die Vorinstanz den Kaufpreis mit dem im Rahmen des Enteignungsverfahrens ermittelten Neuwert. Sie stellte dabei auf den Zürcher Wohneigentumsindex (ZWEX) ab, der von der ZKB publiziert wird. Zunächst ermittelte sie anhand dieses Indexes die Preisentwicklung von Wohneigentum im Kanton Zürich zwischen dem Kaufzeitpunkt und dem vierten Quartal 2001. Sodann verglich sie den im Verhältnis der Preisentwicklung "auf-" bzw. "abgewerteten" Kaufpreis mit dem Neuwert ohne Fluglärm per Stichjahr 2002, wie ihn MIFLU I ausweist. War das Stockwerkeigentum nach dem Jahr 1990 erworben worden, stellte die Vorinstanz zur Beurteilung der Preisentwicklung auch auf die jährlichen Medianpreise für Stockwerkeigentum in der Gemeinde Kloten ab. Für den Zeitraum vor 1990 sind die entsprechenden Daten, die vom Statistischen Amt des Kantons Zürich publiziert werden, nicht vorhanden.

Liegt der anhand des ZWEX "auf-" bzw. "abgewertete" Kaufpreis deutlich tiefer als der Neuwert ohne Fluglärm per Stichjahr 2002, so ging die Vorinstanz davon aus, es sei zumindest nicht auszuschliessen, dass zum Kaufzeitpunkt "dem geänderten Ortsgebrauch zufolge Fluglärms" Rechnung getragen worden sei. Entsprechend nahm sie in einem solchen Fall einen Billigkeitsabzug von 10% des ermittelten lärmbedingten Minderwerts vor. Konnte die Vorinstanz hingegen nicht ausschliessen, dass die Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem Neuwert ohne Fluglärm per 2002 allein von der allgemeinen Preisentwicklung in Kloten herrührt, so verwarf sie einen spürbaren Einfluss der damaligen Fluglärmbelastung auf den Kaufpreis. Ein Billigkeitsabzug wurde in diesen Fällen nicht vorgenommen.

12.1 Die Enteigner sind der Ansicht, die Entschädigungskürzungen aufgrund der vorbestehenden Lärmbelastung müssten weitaus massiver ausfallen. Sie stellen sich auf den Standpunkt, der zu ersetzende Schaden bestehe generell nur in der "Wertverminderung der Liegenschaft im Vergleich zum Wert beim Erwerbszeitpunkt". Die zum Zeitpunkt des Grundstückerwerbs vorbestehende Lärmbelastung sei daher in jedem Fall zu berücksichtigen. Dies, indem vom lärmbedingten Minderwert per Stichtag der bereits zum Erwerbszeitpunkt bestehende lärmbedingte Minderwert abgezogen werde. Die Enteigner haben dem Bundesverwaltungsgericht daher MIFLU-I-Datenblätter mit Minderwertberechnungen per 1996 eingereicht. Diese weisen eine Grundbelastung von 59.9 dB und einen lärmbedingten Minderwert von 11.2% ([Adresse 1]) bzw. eine Grundbelastung von 60.7 dB und lärmbedingte Minderwerte von jeweils 11.8% ([Adresse 2]) aus. Die Enteigner bringen vor, auch für Grundstücke, die vor 1996 erworben worden seien, zeige eine Bewertung mit MIFLU I die Grössenordnung des Lärmeinflusses in der Zeit vor Einführung der Ostanflüge auf. Zwar seien in diesem Modell tatsächlich nur Datensätze ab 1996 enthalten, doch sei das Flugregime bis 1996 ja genau gleich geblieben.

Den Ansatz der Vorinstanz, den effektiven Einfluss des Fluglärms auf den Kaufpreis zu prüfen, halten die Enteigner für verfehlt. Denn erstens könne es nicht zu ihren Lasten gehen, wenn ein Eigentümer sein Grundstück allenfalls zu einem zu hohen Preis erworben habe. Und zweitens sei es ein Ding der Unmöglichkeit, heute ohne entsprechende Angaben im Kaufvertrag feststellen zu wollen, welche Faktoren preistreibend und welche preissenkend gewirkt hätten. Wenn die Vorinstanz die Gründe für die Festlegung des Kaufpreises im Nachhinein über Mutmassungen konstruiere, verfalle sie in Willkür. Was letztlich auch die Gründe für den bezahlten Kaufpreis gewesen seien, die damalige erhebliche Fluglärmbelastung sei mit Sicherheit bei der Preisbildung berücksichtigt worden. Anders zu entscheiden hiesse, dem Immobilienmarkt jegliche Lärmsensibilität abzusprechen, was wiederum sämtlichen Schätzungsmodellen und der Rechtsprechung widerspräche. Deshalb stelle es eine völlige Verkennung der Marktmechanismen dar, wenn die Vorinstanz davon ausgehe, die Marktteilnehmer hätten nachgewiesenermassen vorhandenen Fluglärm in gewissen Fällen einfach ignoriert. Doch selbst wenn man wie die Vorinstanz Kaufpreisanalysen vornehme, dokumentierten diese Analysen die "Einpreisung" der Lärmvorbelastung in der Regel eindrücklich.

12.2 Nach der Differenzmethode ist dem Eigentümer die Differenz zwischen dem Verkehrswert des unbelasteten Grundstücks und jenem des belasteten Grundstücks zu ersetzen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 2.2.2). In den vorliegenden Fällen stellt sich aber das Problem, dass die Liegenschaften auch vor Einführung der Ostanflüge nicht "unbelastet" im Sinn von "lärmfrei" waren.

In BGE 129 II 72 hat das Bundesgericht festgehalten, zwar hätten die Vorhersehbarkeit oder das Vorbestehen des Flugplatzbetriebs keinen Einfluss auf den Anspruch auf eine Entschädigung für direkten Überflug, doch könnten diese Faktoren bei der Festsetzung der Entschädigung berücksichtigt werden. In der zivilrechtlichen Rechtsprechung und Lehre werde anerkannt, dass der Schadenersatz für übermässige Einwirkungen aus Gründen der Billigkeit herabgesetzt werden könne, indem man der früheren Errichtung der Anlage, von der die Immissionen ausgehen, Rechnung trage. Denn es sei unbillig, wenn derjenige, der beim Kauf der Liegenschaft aufgrund dieses Umstandes einen niedrigeren Preis bezahlen musste, zusätzlich einen ohne Berücksichtigung des Kaufpreises festgesetzten Schadenersatz erhielte und damit in gewisser Weise doppelt entschädigt würde. Diese Überlegungen müssten auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Entschädigung für direkten Überflug gelten. Habe der Umstand, dass eine Liegenschaft tatsächlich seit mehreren Jahren überflogen werde, den Kaufpreis merklich ("sensiblement") beeinflusst, so könne dies der Enteignungsrichter berücksichtigen "und gegebenenfalls aus Gründen der Billigkeit die grundsätzlich gemäss Art. 19 lit. b EntG berechnete Enteignungsentschädigung herabsetzen" (vgl. BGE 129 II 72 E. 2.7).

Es bleibt damit dabei, dass der zu entschädigende lärmbedingte Minderwert in der Differenz der Verkehrswerte mit und ohne Fluglärm besteht. Ob bereits zum Kaufzeitpunkt eine gewisse Fluglärmbelastung bestand, ist also grundsätzlich nicht relevant (etwas anderes sagt auch die von den Enteignern angeführte MARGRIT SCHILLING nicht: vgl. SCHILLING, a.a.O., S. 25 und insb. S. 26). Konnte der Eigentümer das Grundstück aufgrund der vorbestehenden Lärmbelastung allerdings bereits zu einem reduzierten Preis erwerben, wurde er im Umfang dieser Reduktion für den lärmbedingten Minderwert sozusagen schon entschädigt. In diesem Umfang trifft ihn der Schaden also nicht, was bei der Festsetzung der Entschädigung für direkten Überflug zu berücksichtigen ist. Indem das Bundesgericht von Billigkeit spricht und eine "Kann-Formulierung" verwendet,

scheint es sich dabei für ein kasuistisches Vorgehen auszusprechen, also für eine Beurteilung anhand des jeweils konkret zu beurteilenden Falls.

12.3 Die Vorinstanz führt in mehreren ihrer Entscheide selber aus, die Beurteilung, ob im Kaufpreis ein fluglärmbedingter Minderwert berücksichtigt worden sei, gestalte sich schwierig. An sich gelte es in Schätzerkreisen als verpönt, "aus irgendwelchen Indexwerten frühere Verkehrswerte herzuleiten". Selbst wenn man dies tue, könne den entsprechenden Berechnungen bestenfalls ein Hinweis entnommen werden, ob beim Kauf einem geänderten Ortsgebrauch im Hinblick auf den Fluglärm Rechnung getragen worden sei und eine Herabsetzung der Entschädigung ins Auge gefasst werden könne (vgl. dazu auch FRANCESCO CANONICA, Die Immobilienbewertung, Schätzerwissen im Überblick, 1. Auflage 2009, herausgegeben vom Schweizerischen Immobilienschätzer-Verband, S. 79, wonach früher bezahlte Kaufpreise "keinesfalls" mit statistischen Faktoren auf einen heutigen Stichtag aktualisiert werden dürfen). Es waren die genannten bundesgerichtlichen Vorgaben, welche die Vorinstanz veranlassten, in diesem Bewusstsein die fragliche "Kaufpreisanalyse" dennoch vorzunehmen.

12.4 Den Enteignern ist jedoch insofern Recht zu geben, als sich der Ansatz des Bundesgerichts, einen allfälligen Einfluss der vorbestehenden Fluglärmbelastung auf den Kaufpreis im Einzelfall zu prüfen, in den vorliegenden Fällen als nicht umsetzbar erwiesen hat. Dies aus den zwei nachfolgend dargelegten Gründen.

12.4.1 Erstens stellen sich bereits bei der Beurteilung, ob der Kaufpreis dem damaligen Verkehrswert ohne Fluglärm entsprach oder tiefer lag, erhebliche Schwierigkeiten.

Wie sich anhand der vorliegenden Fälle aufzeigen lässt, gilt es zu Recht als "verpönt", anhand von Preisindizes aus einem aktuellen Verkehrswert einen früheren Verkehrswert herzuleiten bzw. einen älteren Kaufpreis zu "aktualisieren". So bildet der ZWEX gemäss Angaben auf der Website der ZKB die qualitätsbereinigte Entwicklung der Marktpreise für Einfamilienhäuser und Stockwerkeigentum im Kanton Zürich ab. Der Index werde auf Basis von 33'000 realen Immobilientransaktionen seit 1980 berechnet (vgl. <www.zkb.ch> > EigenheimCenter > Marktinfos > Wohneigentumsindex [ZWEX] > Methode, besucht am 4. April 2013). Der ZWEX beruht somit auf einer breiten statistischen Basis, gibt jedoch nicht im Einzelnen Auskunft über die Preisentwicklung in bestimmten Gemeinden oder we-

nigstens Regionen. Dass ein Bedarf nach einer regionalen Aufschlüsselung besteht, zeigt sich aber nur schon daran, dass seit Mitte 2006 die Unterindizes "ZWEX See" (Stadt Zürich und Seegemeinden) und "ZWEX Regio" (Gemeinden ohne Anstoss an den Zürichsee) geführt werden. Demgegenüber liegen die jährlichen Medianpreise für Stockwerkeigentum des Statistischen Amts des Kantons Zürich nach Gemeinden aufgeschlüsselt vor. Diese Preise sind jedoch nicht als "Index" verwendbar, unterliegen sie doch starken Schwankungen. So fiel der Medianpreis für Stockwerkeigentum in der Gemeinde Kloten von Fr. 730'000.– im Jahr 1994 auf Fr. 447'500.– im Jahr 1995 (vgl. <www.statistik.zh.ch> > Daten > Daten nach Themen > Immobilien & Raum > Immobilienmarkt/-preise > Boden- und Immobilienpreise [Daten] > Anzahl Transaktionen und Preise von EFH, MFH und Stockwerkeigentum seit 1990 [Excel], besucht am 5. April 2013). Dies erklärt sich dadurch, dass den einzelnen Werten verhältnismässig wenige Transaktionen zu Grunde liegen (in Kloten sind es teilweise lediglich 20 bis 30) und gleichzeitig keine Qualitätsbereinigung stattfindet. Die Medianpreise bilden daher nicht die allgemeine Preisentwicklung ab, sondern werden erheblich durch die Qualität (Grösse, Ausstattung, Lage) der während des jeweiligen Jahres konkret gehandelten Objekte beeinflusst.

Da es somit nicht möglich ist, einen früheren Kaufpreis und einen für einen aktuelleren Zeitpunkt berechneten Verkehrswert anhand von Preisindizes vergleichbar zu machen, könnte höchstens rückwirkend auf den Kaufzeitpunkt eine konkrete Verkehrswertschätzung vorgenommen werden. Dies wäre aber oftmals mit grossem Aufwand verbunden und in Fällen, in denen der Erwerb der Liegenschaft schon Jahrzehnte zurückliegt, wohl überhaupt nicht möglich.

12.4.2 Zweitens ist durch die Feststellung, dass der Kaufpreis dem damaligen Verkehrswert ohne Fluglärm entsprach, bzw. durch die Feststellung, dass er tiefer lag, an sich nichts gewonnen.

Die Enteigner weisen zu Recht darauf hin, dass der Kaufpreis eines Grundstücks von diversen Faktoren abhängt bzw. aus verschiedensten Gründen höher oder tiefer ausgefallen sein kann. Die Motive, von welchen sich Verkäufer und Käufer im Einzelfall haben leiten lassen, sind grundsätzlich nicht mehr eruierbar. Entspricht der Kaufpreis dem Verkehrswert ohne Fluglärm, folgt daraus somit nicht zwingend, dass die Fluglärmbelastung bei der Festlegung des Kaufpreises "vergessen" wurde. Unter Umständen haben die Parteien die Lärmbelastung durchaus

berücksichtigt, den Verkehrswert aber aus anderen Gründen höher veranschlagt als rückwirkend der Schätzer. Entsprechend steht selbst bei einem aus Sicht des Schätzers überhöhten Kaufpreis nicht fest, dass die Fluglärmbelastung auf diesen Kaufpreis keinen Einfluss gehabt hat. Denn auch die Gründe für den überhöhten Preis lassen sich letztlich nicht eruieren. Umgekehrt kann auch nicht allein daraus, dass ein Kaufpreis unter dem Verkehrswert ohne Fluglärm liegt, geschlossen werden, es sei eine Fluglärmbelastung "eingepreist". Auch ein Teil der Enteigneten argumentiert, Abweichungen von Verkehrswertschätzungen seien jedenfalls in einem gewissen Rahmen üblich und damit bei der Prüfung einer allfälligen Berücksichtigung der Lärmvorbelastung im Kaufpreis "von vornherein unverdächtig". Auch grössere Abweichungen könnten andere Gründe als eine allfällige Lärmvorbelastung haben.

Stellt man bei der Beurteilung, ob eine "Einpreisung" von Fluglärm vorliegt, auf das Vorhandensein einer Differenz zwischen Kaufpreis und Verkehrswert ohne Fluglärm ab, handelt es sich somit um eine Schematisierung. Wenn aber eine gewisse Schematisierung schon unumgänglich ist, dann ist die von den Enteignern sinngemäss vertretene Argumentation überzeugender, wonach generell von der Berücksichtigung der zum Kaufzeitpunkt gegebenen Fluglärmbelastung im Kaufpreis auszugehen ist, wenn diese Belastung bereits ein bestimmtes Niveau erreicht hatte. Denn es ist in der Tat anzunehmen, dass die Marktteilnehmer vorhandenen Fluglärm grundsätzlich berücksichtigen. Eben darum wirkt sich eine Fluglärmbelastung ja auf den Verkehrswert von Wohneigentum aus.

12.4.3 Das Bundesverwaltungsgericht erachtet es aus diesen Gründen nicht für möglich, einzelfallweise einen allfälligen Einfluss der vorbestehenden Fluglärmbelastung auf den Kaufpreis zu prüfen.

12.5 Kann hinsichtlich gewisser für die Festsetzung der Entschädigung relevanter Aspekte kein strikter Beweis und angesichts einer Vielzahl von Verfahren auch keine Beurteilung in jedem Einzelfall verlangt werden, spricht denn auch nichts gegen eine Schematisierung. Eine solche kann vielmehr nicht nur wegen der Praktikabilität, sondern auch im Interesse der Gleichbehandlung geboten sein (in diesem Sinne BGE 134 II 160 E. 13).

12.6 Die Vorgaben, welche das Bundesgericht in BGE 129 II 72 gemacht hat, sind nach dem Gesagten insofern zu präzisieren, als mit der gebührenden Vorsicht von der zum Kaufzeitpunkt allgemein gegeben Belas-

tungssituation auf die "Einpreisung" einer Lärmbelastung geschlossen werden kann. Soweit in den vorliegenden Fällen Stockwerkeigentum von den direkten Überflügen betroffen ist, liegt der Kaufzeitpunkt jeweils in den Achtziger- oder Neunzigerjahren. Es ist somit zu beurteilen, ob in diesem Zeitraum im Bereich des Überflugkorridors in Kloten eine Lärmbelastung gegeben war, die sich auf den Kaufpreis für Stockwerkeigentum jeweils ausgewirkt haben muss. Ergibt sich eine solche "Einpreisung", ist dies bei der Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert" zu berücksichtigen.

13.

13.1 Das Pistenbenutzungskonzept, wonach grundsätzlich aus Norden gelandet und gegen Westen gestartet wird, hat sich in den Sechziger- und frühen Siebzigerjahren herausgebildet. Es wurde 1976 mit der Fertigstellung der Piste 14/32 weiter gefestigt sowie im Regierungsratsbeschluss über Lärmbekämpfungsvorschriften und –verfahren auf dem Flughafen Zürich vom 3. März 1976 (Offizielle Gesetzessammlung des Kantons Zürich [OS] 46, 53) auch erstmals verbindlich verankert. In der Regel erfolgten Anflüge ab diesem Zeitpunkt auf den Pisten 14 und 16, also von Norden her. Auf anderen Pisten wurde nur gelandet, wenn die Pisten 14 und 16 aus meteorologischen oder technischen Gründen nicht benutzbar waren. Landungen aus Osten, d.h. auf Piste 28, erfolgten bei Westwindlagen. Mit dem Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 19. August 1992 (OS 52, 376; vgl. Anhang 2) wurden ferner Anflüge von Turbopropellerflugzeugen im STOL-Verfahren (short take-off and landing) auf Piste 28 erlaubt; die Zahl dieser Landungen wurde jedoch auf zwölf pro Tag beschränkt (vgl. zu diesem Sachverhalt Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 6.1 bis 6.4 und BGE 136 II 263 E. 7.3). Die Starts hatten gemäss dem erwähnten Regierungsratsbeschluss von 1976 zwischen 7 und 21 Uhr normalerweise in Richtung Westen und zwischen 21 und 7 Uhr normalerweise auf der verkürzten Piste 34 in Richtung Norden zu erfolgen (vgl. dazu BGE 130 II 394 E. 12.3.1). Offenbar wurde aber bei Bisenlage in Richtung Osten gestartet. Weiter tragen in Kloten auch die Südstarts mit left turn ab Piste 16 zur Lärmbelastung bei (jedenfalls diejenigen von Langstreckenflugzeugen mit westlichen Destinationen, die nach dem Start eine 270-Grad-Kurve beschreiben; vgl. Bericht BAZL, S. 65). Die Piste 16 befand sich in der Pistenrangordnung für Abflüge während des Tages zwar an letzter Stelle, doch mit dem ebenfalls bereits erwähnten Betriebsreglement von 1992 wurden die Bedingungen für die Nutzung nachrangiger Pisten gelockert.

Gestützt auf diese Regelung wurde die Piste 16 vermehrt für Starts freigegeben, wobei sich diese Mehrbenutzung zunächst vorwiegend auf den Morgen beschränkte. Nach Einführung der "vierten Welle" durch die Swissair im Herbst 1996 erstreckten sich die Südstarts dann aber über den ganzen Tag und ihre Anzahl nahm stark zu (vgl. dazu wiederum BGE 130 II 394 E. 12.3.1).

Was die Tagesstunden von 7 bis 21 Uhr (werktags) bzw. 9 bis 20 Uhr (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) betrifft, bestehen somit keine wesentlichen Unterschiede zwischen dem Pistenbenutzungskonzept der Achtziger- und Neunzigerjahre und demjenigen, das seit 2004 besteht. Zu diesen Zeiten gilt weiterhin ein "Nordanflugkonzept", wonach Landungen von Norden und Starts Richtung Westen und – weniger häufig – Richtung Süden erfolgen (die Zahl der Südstarts ist nach einer Spitze im Jahr 2000 wieder zurückgegangen; vgl. dazu BGE 130 II 394 E. 12.3.1 und BGE 134 II 49 E. 13.4). Landungen aus Richtung Osten finden nach wie vor bei starkem Westwind statt und Starts Richtung Osten bei Bise. Was sodann die Morgenstunden bis 7 bzw. 9 Uhr betrifft, sind zwar keine Nordanflüge mehr möglich, diese werden (seit dem 30. Oktober 2003) jedoch durch Südanflüge ersetzt und nicht durch Ostanflüge. Nachteilig ist das seit 2004 bestehende Pistenbenutzungskonzept für den Osten des Flughafens hingegen aufgrund der ab 20 bzw. 21 Uhr abends grundsätzlich erfolgenden Ostanflüge. In diesem Zeitraum hat die Lärmbelastung im Osten, wie bereits aufgezeigt, markant zugenommen (für eine Übersicht zum aktuellen Pistenbenutzungskonzept vgl. das Dokument "Pistenbenützung" der Flughafen Zürich AG, abrufbar unter: <www.flughafen-zuerich.ch> > Startseite Unternehmen > Umwelt & Lärm > Fluglärm > Flugregime, besucht am 12. April 2013).

Aufgrund der Ostanflüge bei starkem Westwind, der Starts in Richtung Osten bei Bise und der Südstarts mit left turn bestand im Bereich des Überflugkorridors in Kloten somit bereits in den Achtziger- und Neunzigerjahren eine Lärmbelastung.

13.2 Hatte die Lärmbelastung zum Kaufzeitpunkt bereits ein bestimmtes Niveau erreicht, kann generell davon ausgegangen werden, sie sei im Kaufpreis berücksichtigt (vgl. oben E. 12.4.2). Zu beurteilen ist nun, wo die entsprechende Schwelle anzusetzen ist.

13.2.1 Sachgerecht ist, diese Frage anhand der umweltschutzrechtlichen Immissionsgrenzwerte zu prüfen. Nach Art. 15 USG sind die Immissions-

grenzwerte für Lärm so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Zur Bemessung der erheblichen Störung des Wohlbefindens im Sinne dieser Bestimmung wurde in der Regel im Rahmen soziologischer Studien ermittelt, wie viele der befragten Personen sich bei einer bestimmten Lärmbelastung als "stark gestört" bezeichnen. Da die Störung der Bevölkerung "erheblich" sein muss, genügt es nicht schon, dass sich einzelne wenige beeinträchtigt fühlen. Angesichts des Gebots der Berücksichtigung sensibler Bevölkerungsgruppen nach Art. 13 Abs. 2 USG kann andererseits nicht verlangt werden, dass eine Mehrheit der Bevölkerung stark belästigt sei. Bei der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte ist deshalb davon ausgegangen worden, dass der Anteil vom Lärm stark Gestörter 25% der Lärmbetroffenen nicht überschreiten soll (vgl. BGE 126 II 522 E. 42).

Da die Lärmbelastung unter dem dargestellten Pistenbenutzungskonzept der Achtziger- und Neunzigerjahre im Osten des Flughafens noch nicht auf den Abend und die ersten Nachtstunden konzentriert war, kann vorliegend im Zusammenhang mit der Frage der "Einpreisung" allein auf die Belastung am Tag abgestellt werden. Gemäss einer 1991 durchgeführten Studie überschreitet der Anteil von Personen, die tagsüber eine starke Störung durch Fluglärm wahrnehmen, die Schwelle von 25% zwischen 59 dB und 62 dB (Leq-Werte; vgl. dazu den 6. Teilbericht der Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten "Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen" vom September 1997, herausgegeben vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft [BUWAL], Bern 1998 [nachfolgend: Teilbericht], S. 34 ff.; vgl. auch BGE 126 II 522 E. 45). Daher wurde der Fluglärm-Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II für den Tag auf 60 dB festgesetzt (vgl. Anhang 5 LSV; zum entsprechenden Vorschlag der Kommission: Teilbericht, S. 42 und 45 ff.; zur Nichtanwendbarkeit des zunächst höher festgelegten Grenzwerts: BGE 126 II 522 E 46). Abgestellt wird dabei auf den Leq16h (6-22 Uhr). Dieser Wert wird von MIFLU I als Grundbelastung berücksichtigt. Die Empfindlichkeitsstufe II gilt nach Art. 43 Abs. 1 Bst. b LSV in Nutzungszonen, in denen keine störenden Betriebe zugelassen sind, namentlich in Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen. Mischzonen, in denen mässig störende Betriebe zugelassen sind, werden nach Art. 43 Abs. 1 Bst. c LSV hingegen der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet, womit ein um 5 dB höherer Wert gilt. In BGE 137 II 58 hat das Bundesgericht zwar festgestellt, die Grenzwerte der LSV für Fluglärm würden den gesetzlichen Anforderungen nicht gerecht und seien ergän-

zungsbedürftig. Dabei bezog es sich insbesondere auf die Verwendung des Leq16h bei der Tagesbelastung. Anlass zu dieser Beurteilung gaben aber erst die Süd- und die Ostanflüge, die sich auf wenige besonders sensible Tagesstunden konzentrieren (vgl. BGE 137 II 58 E. 5.3, insb. E. 5.3.5).

13.2.2 Der Fluglärm wird somit unterschiedlich störend empfunden. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, sämtliche Marktteilnehmer berücksichtigten jede noch so geringe Fluglärmbelastung. Bei einem Mittelungspegel über den Tag von 60 dB fühlt sich jedoch ein massgeblicher Teil der betroffenen Personen bereits stark gestört, weshalb dieser Wert als Immissionsgrenzwert für reine Wohnzonen festgesetzt wurde. Eine solche Belastung wird von kaum jemandem nicht wenigstens als Nachteil wahrgenommen. Das gilt jedenfalls an ansonsten ruhiger Lage. Im Rahmen einer schematischen Beurteilung ist vorliegend daher von einer Berücksichtigung der Fluglärmbelastung im Kaufpreis für Stockwerkeigentum auszugehen, wenn die Grundbelastung bereits 60 dB erreichte.

Der Wert von 60 dB gilt jedenfalls für den Zeitraum der Achtziger- und Neunzigerjahre. Für den Zeitraum davor kann die Frage offen gelassen werden. Immerhin soll ein Vergleich der Untersuchungsergebnisse von 1991 mit derjenigen einer Studie aus dem Jahr 1971 bei gleicher Belastung die gleiche Störwirkung durch Fluglärm ergeben haben (vgl. Teilbericht, S 36). Genaueres kann dem Teilbericht hierzu jedoch nicht entnommen werden.

13.2.3 Sofern die Grundbelastung im Zeitraum des Erwerbs des Stockwerkeigentums 60 dB erreichte, bestand demnach eine Lärmbelastung, die sich auf den Kaufpreis ausgewirkt haben muss.

13.3 Es bleibt die Höhe des Abzugs zu bestimmen, der bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" gegebenenfalls vorzunehmen ist.

13.3.1 Ging die Vorinstanz im Einzelfall von einer "Einpreisung" aus, hat sie die Höhe des "Billigkeitsabzugs" jeweils pauschal auf 10% des (auf Basis der Lärmdaten des Jahres 2002 berechneten) lärmbedingten Minderwerts festgesetzt. In dieser Hinsicht nahm also bereits die Vorinstanz keine Einzelfallbeurteilung vor. Dies daher, weil auch sie davon ausging, dass ihren Berechnungen im Zusammenhang mit der "Kaufpreisanalyse" nur ein Hinweis entnommen werden könne, ob eine Herabsetzung der Entschädigung ins Auge zu fassen sei. Unter diesen Umständen konnte

eine individuelle Festsetzung des Abzugs nicht in Frage kommen und rechtfertigte sich auch dessen sehr geringe Höhe.

Eine "Einpreisung" ist bei einem Kaufzeitpunkt in den Achtziger- oder Neunzigerjahren, eine Grundbelastung von 60 dB vorausgesetzt, jedoch generell zu bejahen und nicht bloss in Einzelfällen aufgrund einer "Kaufpreisanalyse". Da also aufgrund anderer Voraussetzungen von einer solchen "Einpreisung" ausgegangen wird, ist die Höhe des entsprechenden Abzugs neu festzulegen.

13.3.2 Nicht zu folgen ist dabei dem Teil der Enteigneten, der geltend macht, der Kaufpreisabschlag (und damit der entsprechende Abzug) könne nur auf Basis des Preisniveaus zum Kaufzeitpunkt bestimmt werden. Liegt der Erwerb weiter zurück, mögen die Preise für Stockwerkeigentum in Kloten zwar wesentlich tiefer gelegen haben als im Stichjahr 2002. Entscheidend ist indes die relative Höhe der Preisreduktion, die ja gewissermassen eine Entschädigung für einen Teil des Schadens darstellt. Die absolute Höhe des demnach bereits gedeckten Schadens ist stets anhand des Preisniveaus per Stichtag zu bestimmen. Der Abzug für die "Einpreisung" der vorbestehenden Lärmbelastung kann daher in Abhängigkeit des Verkehrswerts per Stichjahr 2002 festgelegt werden.

13.3.3 Es ist zwar anzunehmen, dass eine Fluglärm-Grundbelastung von 60 dB im hier interessierenden Zeitraum generell als Nachteil wahrgenommen wurde. Dies ändert jedoch nichts daran, dass Fluglärm unterschiedlich störend empfunden wird. Daher müssen Käufer und Verkäufer die Preisreduktion im Einzelfall nicht in der Höhe der Verkehrswertminderung veranschlagt haben, welche die hedonischen Modelle bei entsprechender Grundbelastung ausweisen. Wurde der Wert von 60 dB nur knapp erreicht, kann die Preisreduktion vielmehr noch moderat ausgefallen sein. Solange der Wert von 60 dB nicht deutlich überschritten wurde, ist daher lediglich ein geringer Abzug angezeigt. Es rechtfertigt sich damit, den Abzug im Fall einer Grundbelastung von 60 dB auf 5% des Verkehrswerts 2002 ohne Fluglärm festzusetzen.

13.3.4 Erreichte die Grundbelastung wenigstens 60 dB, ist bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" vorliegend also ein Abzug in der Höhe von 5% des Verkehrswerts 2002 ohne Fluglärm vorzunehmen. Im Falle einer deutlichen Überschreitung wäre der Abzug höher anzusetzen.

13.4 Zusammenfassend ist bei einem Kaufzeitpunkt ab 1980 von einer "Einpreisung" der vorbestehenden Lärmbelastung auszugehen, wenn die Grundbelastung im Zeitraum des Erwerbs des Stockwerkeigentums 60 dB erreichte. Gegebenenfalls ist bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" ein Abzug in der Höhe von 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm vorzunehmen. Bei einer deutlichen Überschreitung der Schwelle von 60 dB ist der Abzug zu erhöhen.

14.
Im vorliegenden Fall haben die Enteigneten das Stockwerkeigentum im Jahr 1985 erworben (Kaufvertrag vom 17. Mai 1985). Da der anhand des ZWEX "aufgewertete" Kaufpreis deutlich tiefer als der Neuwert ohne Fluglärm per Stichjahr 2002 liegt, hat die Vorinstanz einen Billigkeitsabzug vorgenommen. Die Enteigneten beanstanden dies im konkreten Fall nicht.

Gestützt auf die obigen Erwägungen ist einzig zu prüfen, ob die Grundbelastung zum Kaufzeitpunkt 60 dB erreichte. Gegebenenfalls ist ein Abzug in der Höhe von 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm vorzunehmen. Im Fall einer deutlichen Überschreitung der Schwelle von 60 dB ist der Abzug höher anzusetzen. Wurde die Schwelle von 60 dB hingegen nicht erreicht, ist kein Abzug vorzunehmen.

Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte

15.
Neben den Lärmimmissionen mindern zusätzlich auch die nicht lärmbezogenen Aspekte der Direktüberflüge den Verkehrswert der betroffenen Liegenschaften (vgl. oben E. 8). Die Vorinstanz führt in den Schätzungsentscheiden aus, es falle schwer, den aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte eingetretenen Minderwert nach Marktkriterien zu schätzen. Ein eigentlicher Markt für direkt überflogene Liegenschaften sei nicht auszumachen, weil der Kreis der betroffenen Objekte dafür zu klein sei. Auch wirkten sich die nicht lärmbezogenen Faktoren bei den einzelnen Grundstücken unterschiedlich aus. Erstens komme es auf die tatsächlichen Gegebenheiten beim Grundstück und bei den Landungen an und zweitens auf die Zonierung und die Lärmempfindlichkeit des Grundstücks, die sich auf die rechtlichen Nutzungsmöglichkeiten auswirkten. Jedenfalls aber betreffe der diesbezügliche Minderwert hauptsächlich die Nutzung des Aussenraums und beschlage somit den Landwert des Grundstücks. Insgesamt erscheine es zweckmässig, den Zuschlag für

nicht lärmbezogene Aspekte als Prozentsatz auf dem Landwert festzulegen. Der Zuschlag habe weiter auf einer Würdigung der Überflugsituation zu beruhen. Der entsprechenden Beurteilung im Einzelfall liege ein Kommissionsaugenschein zugrunde.

Die besagten Kommissionsaugenscheine zur Beurteilung der Überflugsituation bzw. der Wahrnehmung der Überflüge waren von der Vorinstanz im Aussenbereich der betroffenen Liegenschaften durchgeführt worden. Sie fanden im September 2011 jeweils zwischen 21 und 23 Uhr abends statt, also bei Dunkelheit. Die Beurteilung erfolgte anhand folgender Kriterien: "Belastung aus anderen Lärmquellen (Schiene, Strasse, etc.)", "Tiefe des Direktüberflugs", "Grösse Flugzeugtypen (inkl. Flügelspannweite)", "Umfang Erscheinungsbild Flugzeuge vom Boden aus", "Lichtimmissionen" (der Landescheinwerfer), "Besondere Lärmart und Tonalität", "Randwirbelschleppen/Luftturbulenzen", "Kerosindämpfe" und "Bedrohlichkeit des Überflugs". Die Bewertung dieser Kriterien erfolgte anhand der Kategorien "sehr stark", "stark", "mässig", "gering" und "minimal/fehlt". Die Beurteilung wurde auf einem Kriterienblatt festgehalten.

Soweit es nun um überbaute Liegenschaften geht, hat die Vorinstanz den Zuschlag ausgehend vom relativen Landwert festgesetzt, der nach der Lageklassenmethode bestimmt wird. Sie ging dabei von der Lageklasse mit Fluglärm aus. Befindet sich die betroffene Parzelle nur teilweise innerhalb des festgelegten Überflugkorridors ("Teilüberflug"), diente der relative Landwert jedoch lediglich im Verhältnis der Parzellenfläche innerhalb des Korridors als Berechnungsbasis.

Sodann legte die Vorinstanz den Prozentsatz fest, der als Faktor auf dem massgeblichen Landwert zur Anwendung zu kommen hat: Zunächst würdigte sie hierzu anhand des erwähnten Kriterienblatts die Wahrnehmung der Überflugsituation. Dabei erwähnte sie in der Regel sämtliche der oben erwähnten Kriterien. Einzig auf die "Belastung aus anderen Lärmquellen", die maximal als "gering" bewertet worden war, ging sie nicht ein. Es wird jeweils festgehalten, die Wahrnehmungen stimmten auch mit der objektiven Überflughöhe überein. Die Überflughöhen liegen zwischen rund 75 m und rund 100 m (bzw. unter dem bis August 2004 angewandten Anflugverfahren zwischen knapp 100 m und rund 125 m). Weiter prüfte die Vorinstanz, ob die Liegenschaft in einer Nutzungszone der Empfindlichkeitsstufe II oder der Empfindlichkeitsstufe III liegt. In letzterem Fall wurde "das Gewicht der Beeinträchtigung der Wohnqualität" in der

Regel "etwas herabgesetzt". Die so festgelegten Prozentsätze liegen im Normalfall im Bereich von 15 bis 20%.

15.1 Die Enteigneten bringen vor, der Zuschlag sei nicht nur auf dem Landwert, sondern auch auf dem Gebäudewert zu gewähren. Die Überlegung der Vorinstanz, wonach der Minderwert aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte hauptsächlich die Nutzung des Aussenraums betreffe und somit den Landwert des Grundstücks beschlage, treffe nicht zu. Beeinträchtigt werde der Wohnnutzen ganz generell und zwar sowohl ausserhalb des Gebäudes als auch innerhalb des Gebäudes, sei es im Wohnungsinnern oder auf dem – zum Gebäude gehörenden – Balkon. Weiter sei der Zuschlag auf dem Verkehrswert ohne Fluglärm und nicht etwa auf demjenigen mit Fluglärm zu berechnen. Mit dem Zuschlag solle ja gerade der vom Lärm unabhängige Minderwert abgegolten werden, weshalb er nicht vom Lärm abhängig sein dürfe. Stelle man auf den Verkehrswert mit Fluglärm ab, resultiere ein umso kleinerer Zuschlag, je grösser der lärmbedingte Minderwert sei. Dadurch würden die Dinge völlig auf den Kopf gestellt.

15.2 Die Enteigner wiederum machen geltend, der Zuschlag (der ihres Erachtens ohnehin jeglicher Grundlage entbehrt) sei von der Vorinstanz viel zu hoch angesetzt worden. Obschon von den "nicht lärmbezogenen Aspekten des Direktüberflugs" die Rede sei, umfasse der Zuschlag gemäss den Erwägungen der Vorinstanz auch eine Lärmkomponente. Die Vorinstanz habe nämlich ausdrücklich die "besondere Lärmart und Tonalität der Landeanflüge" berücksichtigt. Offensichtlich habe diese Lärmkomponente den Zuschlag massgeblich beeinflusst. Anders lasse sich dessen Höhe nicht erklären. Dies, zumal Kerosindämpfe nur bei Windstille wahrnehmbar seien, herunterfallende Eisblöcke heute kaum mehr vorkommen würden und Randwirbelschleppen schliesslich ganz generell unproblematisch seien, da die Dachziegel geklammert worden seien bzw. allfällige Schäden versichert werden könnten. Solches könne jedenfalls nicht gross ins Gewicht fallen. Ein allfälliger Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte sei daher auf ein Minimum zu reduzieren.

15.3 In einem ersten Schritt ist zu prüfen, in welcher Bandbreite sich die Zuschläge zu bewegen haben. Dies unabhängig von der Frage nach den konkreten Berechnungsmodalitäten, die in einem zweiten Schritt geprüft werden sollen.

15.3.1 Wie bereits ausgeführt, wirken sich die Lärmimmissionen stärker auf den Verkehrswert einer direkt überflogenen Liegenschaft aus als die nicht lärmbezogenen Aspekte, wobei jedoch auch Letztere noch einen wesentlichen Einfluss auf den Verkehrswert ausüben (vgl. E. 8.2.3).

Entsprechend sind die Zuschläge – die dem Minderwert aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte zu entsprechen haben – zwecks Plausibilisierung zu den jeweiligen lärmbedingten Minderwerten (vor allfälligen Kürzungen und Abzügen) in Relation zu setzen. Wenigstens bei selbst genutztem Wohneigentum besteht über die Art und Weise der Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte bereits Klarheit. So hat die Vorinstanz im Fall der Stockwerkeinheit an der (Adresse 1) (vorliegendes Beschwerdeverfahren) einen Zuschlag festgelegt, der 45% des lärmbedingten Minderwerts erreicht. Die betroffene Parzelle liegt vollständig innerhalb des Überflugkorridors. Im Fall der Stockwerkeinheiten an der (Adresse 2) (u.a. Verfahren A-2161/2012) erreichen die von der Vorinstanz festgelegten Zuschläge 20 bis 22% des jeweiligen lärmbedingten Minderwerts. Die betroffene Parzelle liegt nur teilweise innerhalb des Überflugkorridors, es liegt also ein "Teilüberflug" vor.

Zu beachten ist, dass die Vorinstanz die lärmbedingten Minderwerte ausgehend vom Verkehrswert ohne Fluglärm per Stichjahr 2002 und unter Heranziehung der Lärmwerte des Jahres 2002 berechnet hat. Sie werden unter Heranziehung der Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres neu zu ermitteln sein (vgl. vorne E. 11). Dabei werden höhere lärmbedingte Minderwerte resultieren. Die relative Höhe der oben erwähnten Zuschläge wird sich dadurch reduzieren. Festzuhalten ist dennoch Folgendes: Zwar wurden die Kommissionsaugenscheine sehr sorgfältig durchgeführt und es ist nicht daran zu zweifeln, dass sich die Vorinstanz einen guten Eindruck von der Überflugsituation bzw. von der Wahrnehmung der nicht lärmbezogenen Aspekte verschaffen konnte. Ihre Aufgabe bestand in der Folge aber darin, anhand dieses Eindrucks den Einfluss der nicht lärmbezogenen Aspekte auf den Verkehrswert einzugrenzen. Wie ausgeführt ist davon auszugehen, dass die Lärmeinwirkungen stärker ins Gewicht fallen als die nicht lärmbezogenen Aspekte. Im Übrigen ist es aber schwierig, den aufgrund dieser Aspekte eintretenden Minderwert näher zu quantifizieren. Besondere Anhaltspunkte diesbezüglich vermag auch die Vorinstanz nicht zu nennen. Unter diesen Umständen wäre ein Zuschlag, der fast die Hälfte des lärmbedingten Minderwerts erreicht, nicht gerechtfertigt. Zwar legt die Vorinstanz den Zuschlag nach Ermessen fest. Für die Annahme, die Minderwerte könnten sich aufgrund

der nicht lärmbezogenen Aspekte der direkten Überflüge um gegen die Hälfte erhöhen, wären aber konkretere Hinweise erforderlich. Das umso mehr, als in den vorliegenden Fällen nicht die gesamte Lärmbelastung von direkten Überflügen herrührt. Gemessen an den lärmbedingten Minderwerten, wie sie auf Basis der Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres zu ermitteln sein werden, müssen damit auch die höchsten Zuschläge in einem Bereich weit unter 50% liegen, ansonsten sie nicht mehr als angemessen betrachtet werden können.

15.3.2 Soweit die Enteigner die Berücksichtigung der "besonderen Lärmart und Tonalität" der Landeanflüge beanstanden, ist Folgendes anzumerken: Die "besondere Lärmart und Tonalität" wird auf dem Kriterienblatt aufgeführt und im Zusammenhang mit der Bestimmung der Höhe der Zuschläge auch in den Schätzungsentscheiden erwähnt. Dennoch geht aus diesen Entscheiden hervor, dass der aufgrund der Lärmbelastung eintretende Minderwert über die Komponente "lärmverursachter Minderwert" abgegolten wird und mit dem Zuschlag lediglich noch der Bedrohlichkeit der Überflugsituation sowie den mit den direkten Überflügen verbundenen besonderen Immissionen (Luftturbulenzen, Kerosindämpfen und Lichtimmissionen) Rechnung getragen werden soll. In diesem Zusammenhang ist von Lärmart und Tonalität jedenfalls nicht die Rede. Es ist daher nicht anzunehmen, das Kriterium der "besonderen Lärmart und Tonalität" habe die Höhe der Zuschläge massgeblich beeinflusst.

15.3.3 Als Zwischenfazit ist somit festzuhalten, dass die Bandbreite des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte im Hinblick auf ein angemessenes Verhältnis zu den lärmbedingten Minderwerten zu bestimmen ist.

15.4 Die Enteigneten stellen sich auf den Standpunkt, die Zuschläge könnten nicht allein auf Basis des Landwerts – erst noch desjenigen mit Fluglärm – berechnet werden. Zwar kann den Enteigneten nach dem zuvor Gesagten (oben E. 15.3.1) sicherlich nicht entsprochen werden, soweit diese einfach dieselben Prozentsätze auf dem Wert von Land und Gebäude zur Anwendung gebracht haben wollen. Doch ist zu prüfen, ob die von der Vorinstanz festgelegten Berechnungsmodalitäten sachgerecht sind.

15.4.1 Vorab ist näher auf die Lageklassenmethode einzugehen, mit welcher die Vorinstanz den "relativen Landwert" überbauter Liegenschaften bestimmt hat. Die Lageklassenmethode beruht auf der Erkenntnis, dass der Wert des Landes zum Gesamtwert einer Liegenschaft in einer ganz

bestimmten Relation steht, die für alle Grundstücke in der gleichen Lage dieselbe ist. Je besser die Lage, umso höher der Anteil des Landwerts am Gesamtwert. Entsprechend wurden Bewertungstabellen entwickelt, anhand derer die Lagequalität beurteilt und dem Grundstück eine bestimmte Lageklasse zugeordnet werden kann. Nachdem ursprünglich acht Lageklassen unterschieden wurden, sind es in der heutigen Fachliteratur mehrheitlich zehn. Durch Multiplikation der Lageklassennote (Wert von 1 bis 8 bzw. 10) mit dem konstanten Faktor von 6.25% ergibt sich der "Landwertanteil", d.h. der Anteil des Landwerts am Gesamtwert – genauer: dem Neuwert – der Liegenschaft. Mit der Lageklassenmethode kann demnach unter anderem aus dem Neuwert einer bestehenden Bebauung der Landwert des Grundstücks ermittelt werden. Da der so ermittelte Wert in einer bestimmten lageabhängigen Relation zum Gesamtwert der Liegenschaft steht, wird er als "relativer Landwert" bezeichnet (vgl. dazu Das Schweizerische Schätzerhandbuch, Bewertung von Immobilien, Ausgabe 2005, herausgegeben von Schweizerische Vereinigung kantonaler Grundstückbewertungsexperten SVKG und Schweizerische Schätzungsexperten-Kammer / Schweizerischer Verband der Immobilienwirtschaft SEK/SVIT [nachfolgend: Schätzerhandbuch], S. 51, 100 ff., sowie CANONICA, a.a.O., S. 283 f., 293 f.; vgl. auch BGE 134 II 49 E. 15.2 mit weiteren Hinweisen).

Die Lageklassenmethode kam in den vorliegenden Fällen auch in einem anderen Zusammenhang zur Anwendung, nämlich dann, wenn der lärmbedingte Minderwert von Liegenschaften in einen Gebäudeanteil und einen Landanteil aufzugliedern war (so im Zusammenhang mit der – allerdings zu Unrecht vorgenommenen – Kürzung bei Teilüberflug). Diese Aufgliederung erfolgte ebenfalls anhand des Landwertanteils gemäss Lageklasse. Der eigentliche relative Landwert wurde dabei jedoch nicht ermittelt.

15.4.2 Selbst wenn der Zuschlag auf der Basis des relativen Landwerts zu berechnen wäre, dürfte die "Landwertformel", welche die Vorinstanz bei Ertragsliegenschaften angewendet hat, bei Stockwerkeigentum nicht unbesehen übernommen werden. Bei Ertragsliegenschaften war nämlich der Neuwert der Bebauung bekannt (Summe von Gebäude-Neuwert [Baukostenplan BKP 2], Umgebungs-Neuwert [BKP 4] und Baunebenkosten [BKP 5]). Zum relativen Landwert gelangte die Vorinstanz entsprechend mit der Formel:

relativer Landwert =
Neuwert x (Landwertanteil in %) : (100 - Landwertanteil in %)

Dies gilt aber eben nur dann, wenn unter "Neuwert" der Neuwert der Bebauung verstanden wird. Was nun aber Stockwerkeigentum betrifft, hat die Vorinstanz den relativen Landwert ausgehend vom Neuwert gemäss den MIFLU-I-Datenblättern ermittelt. Bei diesem Neuwert handelt es sich um den vollen Neuwert des Stockwerkeigentumsanteils. Entsprechend zieht MIFLU I von diesem Wert noch die Altersentwertung ab und gelangt so zum Verkehrswert ohne Fluglärm. Der Neuwert, den MIFLU I für Stockwerkeigentum ausweist, entspricht also dem Gesamt-Neuwert einer Liegenschaft und nicht bloss einem "Neuwert der Bebauung". Entsprechend gelangt man mit folgender Formel zum relativen Landwert:

relativer Landwert =
Gesamt-Neuwert x (Landwertanteil in %) : 100

Indes kürzte die Vorinstanz die von ihr für Stockwerkeigentum ermittelten relativen Landwerte schematisch um einen Drittel. Die reduzierte Summe kommt dem korrekt berechneten relativen Landwert jeweils sehr nahe.

15.4.3 Wie erwähnt bringen die Enteigneten vor, der Zuschlag sei nicht nur auf dem Landwert, sondern auch auf dem Gebäudewert zu gewähren. Sie machen geltend, die nicht lärmbezogenen Aspekte der Direktüberflüge beeinträchtigten den Wohnnutzen ganz generell, d.h. auch die Nutzung des Innenraums. Dies ist in einem gewissen Mass sicher zutreffend. Die Vorinstanz führt denn auch lediglich aus, der Minderwert aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte betreffe hauptsächlich die Nutzung des Aussenraums. An anderer Stelle zieht sie zudem ausdrücklich in Erwägung, ein Rückzug ins Wohnungsinnere mindere in keiner Weise die Bedrohlichkeit der Flugzeuge über dem eigenen Dach und auch die Lichtimmissionen wirkten sich noch im Gebäudeinnern aus. Der Schluss der Vorinstanz, wonach der Minderwert aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte "den Landwert beschlägt", ist aber ohnehin nicht zwingend: So ist zumindest fraglich, ob sich der Nutzen einer überbauten Liegenschaft überhaupt in einen Gebäude- und einen Landnutzen aufteilen lässt (vgl. CANONICA, a.a.O., S. 296). Verneint man dies, ist der relative Landwert als rein abstrakter Wert zu betrachten (vgl. CANONICA, a.a.O., S. 282). Inwiefern der Landnutzen und inwiefern der Gebäudenutzen durch die nicht lärmbezogenen Aspekte beeinträchtigt wird, lässt sich jedenfalls nicht genau definieren. Dies zeigt sich nur schon anhand der von einem Teil der Enteigneten vorgebrachten "Balkonproblematik" – der Balkon gehört zum Aussenraum, ist aber Teil des Gebäudes.

Es ist zudem nicht überzeugend, den Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte sowohl bei Bauland als auch bei überbauten Liegenschaften auf Basis des Landwerts zu berechnen, wobei der anzuwendende Faktor (Prozentsatz) aber in gleicher Weise festgelegt wird. Die massgeblichen Landwerte sind bei Bauland und bei überbauten Liegenschaften zwar nicht identisch, denn im ersten Fall wurde der eigentliche Verkehrswert des Landes herangezogen und im zweiten Fall der ganz anders ermittelte relative Landwert. Jedenfalls aber liegt der relative Landwert nicht prinzipiell höher als der Baulandwert (gemäss BGE 134 II 145 E. 12 soll er in der Regel sogar tiefer liegen, in den vorliegenden Fällen dürfte dies zumeist aber nicht zutreffen). Dadurch, dass eine Liegenschaft überbaut wird, muss sich der Zuschlag nach dem Vorgehen der Vorinstanz also nicht zwingend erhöhen; er könnte sogar sinken. Ein solches Vorgehen ist nicht plausibel. Was die Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte betrifft, kommen die mit MIFLU I bzw. dem Modell ESchK ermittelten Minderwert-Prozentsätze stets auf dem Verkehrswert des Grundstücks zur Anwendung, unabhängig davon, ob es sich um eine überbaute Liegenschaft handelt oder nicht. Es ist nach dem bisher Gesagten nicht ersichtlich, wieso nicht auch der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte stets als Prozentsatz auf dem Verkehrswert des Grundstücks, also dem Wert von Land und allfälligen Gebäuden, festgelegt werden sollte.

15.4.4 Bei der Ermittlung der relativen Landwerte hat die Vorinstanz jeweils auf die Lageklasse mit Fluglärm abgestellt; sie hat insofern also einen Wert mit Fluglärm ermittelt. Ebenfalls hat sie bei Bauland den Verkehrswert mit Fluglärm herangezogen. Die Enteigneten bringen vor, der Zuschlag sei auf dem Verkehrswert ohne Fluglärm zu berechnen. Ihrer Ansicht nach kann es nicht angehen, dass eine Vergrösserung des lärmbedingten Minderwerts zu einer Verkleinerung des Zuschlags führt. Die Enteigner halten dem sinngemäss entgegen, der lärmbedingte Minderwert und der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte könnten nicht unabhängig voneinander berechnet werden; es müsse mit einem der beiden Minderwerte begonnen werden, da ansonsten gesamthaft ein Minderwert von über 100% des Verkehrswerts ohne Fluglärm resultieren könne. Auch die Vorinstanz weist in ihren Vernehmlassungen darauf hin, der Zuschlag sei bewusst vom Verkehrswert mit Fluglärm her berechnet worden, um eine Überentschädigung zu vermeiden.

Die Summe des lärmbedingten Minderwerts und des Minderwerts aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte kann nicht höher liegen als der Verkehrswert ohne Fluglärm. Mehr als eine vollständige Entwertung ist

nicht möglich. Ausgehend davon wäre der Standpunkt vertretbar, der Zuschlag sei auf dem bereits um den lärmbedingten Minderwert reduzierten Verkehrswert zu berechnen. Zu beachten ist jedoch, dass die lärmbedingten Minderwerte in den vorliegenden Fällen kaum über einem Drittel des Verkehrswerts ohne Fluglärm liegen werden. Wie bereits vorgegeben, wird der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte zudem im Hinblick auf ein angemessenes Verhältnis zu den lärmbedingten Minderwerten zu bestimmen sein und müssen jedenfalls auch die höchsten Zuschläge in einem Bereich weit unter der Hälfte des lärmbedingten Minderwerts liegen (vgl. E. 15.3). Die Minderwerte nähern sich der erwähnten "Obergrenze" einer vollständigen Entwertung damit nicht. Es spricht daher nichts dagegen, auch den Zuschlag auf Basis des Verkehrswerts ohne Fluglärm festzusetzen.

15.4.5 Im Übrigen ist daran zu erinnern, dass dem Grundeigentümer unter dem Titel "direkter Überflug" eine Entschädigung zuzusprechen ist, die den Minderwert des gesamten Grundstücks deckt (vgl. das heutige Urteil im Verfahren A-2161/2012 E. 9). Es darf im Fall eines "Teilüberflugs" also keine Kürzung der Entschädigung erfolgen. Dem ist auch bei der Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte Rechnung zu tragen.

15.4.6 Was die Berechnungsmodalitäten betrifft, ergibt sich insgesamt also Folgendes: Der Zuschlag ist auf Basis des Verkehrswerts ohne Fluglärm festzusetzen. Im Übrigen ist zu beachten, dass im Fall eines "Teilüberflugs" keine Kürzung der Entschädigung zu erfolgen hat.

15.5 Zusammenfassend ist die Höhe des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte im Hinblick auf ein angemessenes Verhältnis zu den lärmbedingten Minderwerten jeweils neu zu bestimmen. Ferner sind die Berechnungsmodalitäten anzupassen.

Berücksichtigung des späten Erwerbszeitpunkts

16.
Die Enteigner stellen sich auf den Standpunkt, die Entschädigung (bzw. die Komponente "lärmverursachter Minderwert") sei bei einem Erwerb nach dem 1. Januar 1961 auch unabhängig von der vorbestehenden Lärmbelastung zu kürzen, und zwar umso mehr, je näher der Erwerbszeitpunkt der Gegenwart liege. Die Vorinstanz hat eine solche Kürzung nicht vorgenommen.

16.1 Im Einzelnen führen die Enteigner aus, sie forderten nicht, es sei die Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit entgegen der bundesgerichtlichen Praxis auch bei den direkten Überflügen zu berücksichtigen. Die entsprechende rechtliche Besserstellung werde ja anerkannt. Allerdings sei das Datum vom 1. Januar 1961 zwingend ins Spiel zu bringen, wenn es um die Bemessung der Entschädigung für direkten Überflug gehe. Dieser Meinung sei auch das Bundesgericht, habe es in BGE 129 II 72 E. 2.7 doch festgehalten, zwar hätten die Vorhersehbarkeit oder das Vorbestehen des Flugplatzbetriebs keinen Einfluss auf den Anspruch auf eine Entschädigung für direkten Überflug, doch könnten diese Faktoren bei der Festsetzung der Entschädigung berücksichtigt werden. Zu diesem Schluss sei das Bundesgericht zu Recht gekommen, zumal es nicht angehen könne, dass jemand, der Jahrzehnte nach dem 1. Januar 1961 Land erwerbe, eine volle Entschädigung erhalte, während der Eigentümer einer nicht direkt überflogenen Liegenschaft, die z.B. am 2. Januar 1961 erworben worden sei und in etwa die gleichen Lärmimmissionen aufweise, leer ausgehe. Alles andere als die geforderte Kürzung sei mit dem Gebot der Gleichbehandlung nicht vereinbar. Berücksichtige das Bundesverwaltungsgericht die ausgewiesene Lärmvorbelastung bei der Schadensermittlung nicht in vollem Umfang (durch Abzug des lärmbedingten Minderwerts per Erwerbszeitpunkt), müsse diese Kürzung umso massiver ausfallen.

16.2 Beim 1. Januar 1961 handelt es sich um den vom Bundesgericht festgesetzten Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen. Im Fall eines direkten Überflugs braucht sich der Grundeigentümer die Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit indes nicht entgegen halten zu lassen, und es kann die Entschädigung für direkten Überflug auch nicht für einen Teilbetrag von dieser Voraussetzung abhängig gemacht werden (vgl. im Einzelnen das heutige Urteil im Verfahren A-2161/2012 E. 9.2). Damit besteht keine Grundlage, die Entschädigung für direkten Überflug aufgrund eines späten Erwerbszeitpunkts zu kürzen. Auch der Verweis auf BGE 129 II 72 E. 2.7 hilft den Enteignern in diesem Zusammenhang nicht weiter. Denn in dieser Erwägung geht es um die Frage, wie die zum Erwerbszeitpunkt schon bestehenden Einwirkungen aus dem Betrieb des Landesflughafens bei der Entschädigungsbemessung zu berücksichtigen sind. Die Entschädigung kann demnach "aus Gründen der Billigkeit" herabgesetzt werden, wenn der Eigentümer das Grundstück aufgrund dieser Einwirkungen bereits zu einem reduzierten Preis erworben hat. Die Erwägung ist in den vorliegenden Fällen also im Zusammenhang mit der Frage rele-

vant, wie die vorbestehende Lärmbelastung zu berücksichtigen ist. Darauf wurde bereits eingegangen. Dass allein aufgrund eines späten Erwerbs und unabhängig von den zu diesem Zeitpunkt bestehenden Einwirkungen eine Kürzung erfolgen könnte, lässt sich den Ausführungen des Bundesgerichts hingegen nicht entnehmen. Die von den Enteignern verlangte Kürzung kann daher auch nicht "aus Billigkeitsgründen" vorgenommen werden.

16.3 Weiter berufen sich die Enteigner zu Unrecht auf das allgemeine Rechtsgleichheitsgebot. Die rechtliche Besserstellung der Eigentümer direkt überflogener Liegenschaften beruht auf einer besonderen zivilrechtlichen Ausgangslage, ist daher sachlich begründet und verstösst nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot (vgl. im Einzelnen das heutige Urteil im Verfahren A-2161/2012 E. 9.3).

16.4 Der Umstand, dass ein Grundstück erst nach dem 1. Januar 1961 erworben wurde, stellt damit keinen Grund für eine Kürzung der Entschädigung dar.

Anrechnung von Schallschutzmassnahmen

17.
Gemäss dem angefochtenen Schätzungsentscheid sind an die Entschädigung die Kosten der Flughafen Zürich AG für Schallschutzmassnahmen gemäss Schallschutzkonzept vBR anzurechnen (vgl. Ziffer 3 des Dispositivs). Wie die Vorinstanz ausführt, wurden beim Bau des Mehrfamilienhauses, in dem sich die Stockwerkeinheit der Enteigneten befindet, passive Schallschutzmassnahmen ergriffen. Es sei jedoch unklar, ob im Zusammenhang mit dem Schallschutzkonzept vBR ergänzende Schallschutzmassnahmen zulasten der Flughafen Zürich AG zu ergreifen seien. Die Kosten aus solchen Massnahmen seien an die Enteignungsentschädigung anzurechnen. Es handle sich dabei um Sachleistungen im Sinne von Art. 18 EntG, die in Entschädigungsverfahren zu berücksichtigen seien. Ausgewiesene Aufwendungen für Sachleistungen zugunsten des Enteigneten gemäss dem Schallschutzkonzept vBR seien demnach anrechenbar.

17.1 Die Enteigneten beantragen, die Anrechnung sei auf einen Maximalbetrag zu beschränken, der 10% des auf das Gebäude entfallenden lärmbedingten Minderwerts entspreche (zur Eintretensfrage vgl. vorne E. 1.3). Ihrer Ansicht nach darf eine Anrechnung nur insoweit erfolgen, als

der Minderwert des Grundstücks durch die Schallschutzmassnahmen tatsächlich reduziert wird. Die Erfahrung zeige, dass die Kosten passiver Schallschutzmassnahmen nicht zu einer Wertsteigerung in entsprechender Höhe führten. Im vorliegenden Fall dürfe der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte nicht reduziert werden, denn diese Aspekte seien von allfälligen Schallschutzmassnahmen nicht betroffen. Ebenfalls dürfe die Entschädigung für den auf das Land entfallenden lärmbedingten Minderwert nicht reduziert werden, denn auch das Land sei von allfälligen Schallschutzmassnahmen nicht betroffen. Die Kosten für allfällige Schallschutzmassnahmen dürften ausschliesslich an die Entschädigung für den auf das Gebäude entfallenden lärmbedingten Minderwert angerechnet werden. Vom Umfang her sei die Anrechnung auf 10% dieses Minderwerts zu begrenzen.

17.2 Zunächst ist auf den umwelt- und enteignungsrechtlichen Kontext der Schallschutzmassnahmen gemäss Schallschutzkonzept vBR einzugehen.

17.2.1 Der Schutz von Menschen gegen schädliche und lästige Einwirkungen ist vor allem Aufgabe des USG. Danach werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen in erster Linie durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt (vgl. Art. 11 Abs. 1 USG). Bei öffentlichen oder konzessionierten, im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Anlagen wie Strassen, Flughäfen und Eisenbahnanlagen besteht zwar die Möglichkeit, Erleichterungen über den Immissionsgrenzwert hinaus zu gewähren. Die vom Lärm betroffenen Gebäude müssen aber grundsätzlich auf Kosten des Eigentümers der lärmigen Anlage durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen geschützt werden. Bei neuen oder nach Inkrafttreten des USG wesentlich geänderten Anlagen sind derartige Schutzvorkehren ab Überschreiten des massgeblichen Immissionsgrenzwerts zu treffen (vgl. Art. 20 und 25 USG sowie Art. 10 und Art. 16 Abs. 2 LSV). Wesentliche Änderungen des Flugbetriebs – wie die Einführung der Ostanflüge – sind als erhebliche Änderung der Flughafenanlage zu qualifizieren, mit der Folge, dass alle Betroffenen bei Immissionsgrenzwertüberschreitungen Schallschutzmassnahmen verlangen können, unabhängig von einem allfälligen Anspruch auf eine enteignungsrechtliche Entschädigung (vgl. zum Ganzen BGE 136 II 263 E. 8.2 mit diversen Hinweisen).

Entsprechend hat das Bundesgericht in BGE 137 II 58 im Zusammenhang mit dem vBR festgehalten, die Flughafen Zürich AG sei überall dort,

wo die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden könnten, zu Schallschutzmassnahmen verpflichtet; es bestehe ein Anspruch der Betroffenen auf passive Schallschutzmassnahmen. Dabei könne nicht nur der Einbau von Schallschutzfenstern verlangt werden, sondern unter Umständen auch die Schallisolierung von Dächern und Mauern. Sofern keine Einigung zwischen den Betroffenen und der Flughafen Zürich AG erfolge, könne eine Festsetzung durch die kantonale Baudirektion verlangt werden (vgl. BGE 137 II 58 E. 7 [Ingress] und E. 7.2). Das Bundesgericht hielt zudem fest, der Verordnungsgeber habe die geltenden Belastungswerte für Fluglärm zu überprüfen und soweit nötig anzupassen. Da sich gestützt auf die geltenden Werte insbesondere ein ungenügender Schutz vor Schlafstörungen am frühen Morgen durch Südanflüge ergebe, wurde die Flughafen Zürich AG verpflichtet, ein provisorisches Schallschutzkonzept auszuarbeiten, das unter der Geltung des vBR zur Anwendung kommt (vgl. BGE 137 II 58 E. 7.2 und 7.4).

17.2.2 Die enteignungsrechtliche Entschädigung ist gemäss Art. 17 EntG in Geld zu entrichten, wenn Gesetz oder Abrede nichts anderes bestimmen. Nach Art. 18 EntG kann an Stelle der Geldleistung aber ganz oder teilweise eine Sachleistung treten. Gemäss Absatz 2 dieser Bestimmung dürfen Sachleistungen ohne Zustimmung des Enteigneten jedoch nur stattfinden, wenn seine Interessen ausreichend gewahrt werden.

In BGE 119 Ib 348 wies das Bundesgericht unter anderem auf die Regelung von Art. 7 Abs. 3 EntG hin, die den Enteigner zu Schutzvorkehren anhält. Es kam zum Schluss, der Enteignungsrichter habe nicht nur die Möglichkeit, sondern die Pflicht, Sachleistungen im Sinn von Art. 18 EntG anzuordnen, wenn dadurch der vom Enteigneten erlittene Schaden mindestens teilweise wiedergutgemacht werde und gleichzeitig wirksam das Wohlbefinden der Bewohner des dem Lärm ausgesetzten Gebäudes geschützt werden könne (vgl. BGE 119 Ib 348 E. 6c [vgl. Pra. 1994 Nr. 108]; vgl. auch BGE 130 II 394 E. 8.2). Das Bundesgericht ordnete daher im Rahmen verschiedener Enteignungsverfahren gestützt auf Art. 18 EntG bauliche Schallschutzmassnahmen an.

In BGE 130 II 394 hielt das Bundesgericht sodann Folgendes fest: "Werden (…) – wie im Falle des Flughafens Zürich – Anlagen und Betrieb wesentlich geändert und damit vorzeitig sanierungspflichtig, treten die (…) ab Überschreitung des Immissionsgrenzwerts zu treffenden umweltschutzrechtlichen Massnahmen (…) in den Vordergrund. Die Zusprechung einer enteignungsrechtlichen Entschädigung fällt in diesen Fällen

insoweit in Betracht, als die lärmbetroffenen Liegenschaften auch nach der (umweltschutzrechtlichen) Lärmisolierung der Bauten lärmbedingt entwertet bleiben. Die beiden Verfahren schliessen einander somit nicht aus und können parallel geführt werden" (vgl. BGE 130 II 394 E. 9.2).

17.3 Zu beurteilen ist nun, ob die Vorinstanz ohne Weiteres davon ausgehen durfte, allfällige Aufwendungen für umweltschutzrechtliche Schallschutzmassnahmen seien in voller Höhe an die Enteignungsentschädigung anrechenbar.

17.3.1 Das Bundesgericht hat in BGE 119 Ib 348 festgehalten, wenn die Anordnung einer akustischen Isolation an die Stelle der Geldentschädigung gemäss Art. 17 EntG trete, sei die Verwendungsmöglichkeit des erhaltenen Ersatzes für den Enteigneten zwar beschränkt, aber dies bilde im Fall von Art. 18 Abs. 2 EntG grundsätzlich keine Beeinträchtigung seiner Rechte (BGE 119 Ib 348 E. 6b). Die finanziellen Aufwendungen für die Sachleistungen sind gemäss diesem Entscheid demnach in vollem Umfang von der Geldleistung abzuziehen (in diesem Sinne wohl auch BGE 121 II 350 E. 7).

In BGE 122 II 337 führte das Bundesgericht jedoch aus, die gestützt auf Art. 18 EntG angeordnete Entschädigung in natura durch das Anbringen von isolierenden Fenstern decke nicht sämtliche Nachteile des Enteigneten. Der Minderwert des Grundstücks ohne die darauf liegenden Bauten werde von der Vornahme der Isolierungsmassnahme des Gebäudes nicht betroffen. Die diesbezüglich geschuldete Entschädigung könne folglich nicht reduziert werden. Was die Wertminderung der Gebäude selbst angehe, werde diese sicherlich durch die vorgenommene Lärmisolation vermindert, keinesfalls aber gänzlich beseitigt. Der Flugverkehr bewirke verschiedene Unannehmlichkeiten, die durch die Isolation der Wohngebäude nur teilweise wettgemacht werden könnten. Die Delegation des Bundesgerichts und die Experten schätzten die Entschädigung in Geld für den restlichen Wertverlust der Gebäude auf 90% des Betrags, der infolge Wertverlusts ohne Entschädigung in natura hätte zugesprochen werden müssen (vgl. BGE 122 II 337 E. 9). In diesem Entscheid zog das Bundesgericht also nicht einfach die Kosten der Schallschutzmassnahmen von der in Geld festgelegten Entschädigung ab, sondern stellte darauf ab, inwieweit sich der lärmbedingte Minderwert durch diese Massnahmen tatsächlich vermindern würde.

In BGE 130 II 394 äusserte sich das Bundesgericht sodann zur Frage, wie bei baulichen Schallschutzmassnahmen zu verfahren ist, die nicht vom Enteignungsrichter gestützt auf Art. 18 EntG angeordnet werden, sondern unabhängig vom Enteignungsverfahren gestützt auf das USG erfolgen. Wie weiter oben bereits dargestellt, führte es in diesem Entscheid aus, die Zusprechung einer enteignungsrechtlichen Entschädigung falle nach einer umweltschutzrechtlichen Lärmisolierung der Baute insoweit in Betracht, als die lärmbetroffenen Liegenschaften "lärmbedingt entwertet bleiben" (vgl. BGE 130 II 394 E. 9.2). In der nachfolgenden Erwägung nahm es nochmals darauf Bezug und führte aus, die umweltschutzrechtliche Sanierung könne den im Enteignungsverfahren zu ersetzenden Schaden verringern (vgl. BGE 130 II 394 E. 10). Das Bundesgericht ging demnach ohne Weiteres davon aus, eine umweltschutzrechtliche Sanierung sei für den Enteignungsrichter nur insofern relevant, als sich der Minderwert des Grundstücks dadurch tatsächlich verringert.

Die Enteigner führen jedoch aus, Schallschutzleistungen seien bisher in der Gerichtspraxis stets vollumfänglich in Abzug gebracht worden. So insbesondere in den jüngeren Piloturteilen des Bundesgerichts betreffend die Gemeinde Opfikon. Tatsächlich stellte das Bundesgericht in einem dieser Entscheide fest, in den vorinstanzlichen Verfahren seien von den ermittelten Minderwertentschädigungen die Kosten des Flughafenhalters für bauliche Schallschutzmassnahmen abgezogen worden. Es wies dann aber lediglich darauf hin, diese Anrechnung der Kosten für die getroffenen umweltschutzrechtlichen Massnahmen werde von keiner Seite bestritten, setzte sich mit ihr aber nicht näher auseinander (vgl. BGE 134 II 49 E. 19).

17.3.2 Nicht zu beurteilen ist vorliegend, wie zu verfahren ist, wenn der Enteignungsrichter gestützt auf Art. 18 EntG selber passive Schallschutzmassnahmen anordnet. Wenn überhaupt kommt es in dieser Konstellation in Frage, zunächst eine Minderwertentschädigung in Geld festzulegen, dann aber einen Teil dieses Geldes nicht auszahlen, sondern in Sachleistungen fliessen zu lassen. Darin könnte allenfalls, wie in BGE 119 Ib 348 erwähnt, nichts anderes als eine "Beschränkung der Verwendungsmöglichkeit" des erhaltenen Ersatzes gesehen werden.

17.3.3 Muss der Enteigner gestützt auf die Umweltschutzgesetzgebung hingegen ohnehin – unabhängig von allfälligen enteignungsrechtlichen Ansprüchen – Schallschutzmassnahmen vornehmen, liegt der Fall jedenfalls anders. Es ist keine Grundlage ersichtlich, die Kosten umweltschutz-

rechtlicher Massnahmen generell an die enteignungsrechtliche Entschädigung anzurechnen. Hingegen hat der Enteignungsrichter diese Massnahmen selbstverständlich insoweit zu berücksichtigen, als sie den Wert des belasteten Grundstücks erhöhen (beim unbelasteten Grundstück sind sie wegzudenken) und entsprechend den zu entschädigenden Minderwert verringern.

17.4 Allfällige Aufwendungen der Flughafen Zürich AG für Schallschutzmassnahmen gemäss Schallschutzkonzept vBR sind demnach in dem Umfang an die Enteignungsentschädigung anzurechnen, in dem sie den Minderwert des betroffenen Grundstücks vermindern. Damit ist aber keineswegs gesagt, dass dieser Umfang so zu ermitteln ist, wie dies das Bundesgericht in BGE 122 II 337 getan hat. Es ist auch nicht von Vornherein ausgeschlossen, dass die Aufwendungen für Schallschutzmassnahmen zu einer Wertsteigerung in gleicher Höhe führen, womit sie im Ergebnis trotzdem vollständig anzurechenen wären.

Ausgang des Beschwerdeverfahrens

18.

18.1 Die Enteigneten dringen mit ihren Rügen demnach insofern durch, als zur Ermittlung des lärmbedingten Minderwerts die Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres heranzuziehen sind (E. 10 und 11) und allfällige Schallschutzmassnahmen lediglich in dem Umfang an die Entschädigung anzurechnen sind, in dem sie den Minderwert vermindern (E. 17). Die Beschwerde der Enteigner erweist sich insoweit als berechtigt, als neu ein höherer Abzug für die "Einpreisung" der vorbestehenden Lärmbelastung zu prüfen ist (E. 12 bis 14). Beide Parteien beanstanden zudem zu Recht die Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte (E. 15). Im Übrigen dringen sie mit ihren Beschwerden nicht durch.

18.2 Die Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht ist grundsätzlich reformatorisch ausgestaltet, d.h. das Gericht entscheidet in der Regel in der Sache selbst. Nur ausnahmsweise kassiert es die angefochtene Verfügung und weist die Sache mit verbindlichen Weisungen an die Vorinstanz zurück (vgl. Art. 61 Abs. 1 VwVG). Eine Rückweisung kann aufgrund der differenzierten Aufgaben und der dementsprechend unterschiedlichen funktionellen und instrumentellen Ausstattung der verschiedenen Instanzen gerechtfertigt sein (vgl. dazu BGE 131 V 407 E. 2.1.1 sowie MADE-

LEINE CAMPRUBI, in: Auer/Müller/ Schindler [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], Zürich/St. Gallen 2008, Art. 61 Rz. 12). So ist die Sache unter anderem dann an die Vorinstanz zurückzuweisen, wenn diese den Sachverhalt mangelhaft abgeklärt hat und sich das Versäumte nicht ohne eine aufwändigere Beweiserhebung nachholen lässt. Denn die Vorinstanz ist in der Regel besser in der Lage, die erforderlichen Abklärungen durchzuführen (vgl. dazu MOSER/ BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.194).

Vorliegend bleibt insbesondere der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte neu zu bestimmen, wobei auch die Berechnungsmodalitäten neu festzulegen sind. Dies kann nicht Aufgabe des Bundesverwaltungsgerichts sein, zumal die Vorinstanz über Fachrichter verfügt und sich mit den örtlichen Verhältnissen bereits bestens vertraut gemacht hat. Die Sache ist demnach an die Vorinstanz zurückzuweisen, obschon die Enteigner zu Recht darauf hinweisen, dass dies eine weitere Verzögerung des Verfahrens zur Folge hat. Da somit ohnehin eine Rückweisung erfolgt, ist es auch gerechtfertigt, der Vorinstanz die noch erforderlichen Sachverhaltsabklärungen zu überlassen: Abzuklären bleibt, ob die Lärmwerte des Jahres 2004 ausreichend repräsentativ sind oder ob auf die Lärmwerte eines späteren Jahres abzustellen ist. Gestützt auf die massgeblichen Lärmwerte ist der lärmbedingte Minderwert neu zu ermitteln bzw. ermitteln zu lassen. Weiter ist die Grundbelastung zum Erwerbszeitpunkt abzuklären.

Zu beachten ist weiter, dass der Umfang der Anrechnung von Schallschutzmassnahmen nicht abstrakt bestimmt werden kann. Der in Ziff. 5 des Dispositivs in Aussicht gestellte Entscheid über die Höhe der Sachleistungen kann daher nicht nachträglich ergehen. Die Vorinstanz hat in ihrem neuen Schätzungsentscheid vielmehr gleichzeitig die Höhe der Kosten für Schallschutzmassnahmen festzustellen und – sofern solche Kosten überhaupt anfallen – den Umfang der Anrechnung zu bestimmen. Die Beantwortung dieser Fragen darf im Übrigen nicht zu einer zusätzlichen Verzögerung des Verfahrens führen. Reichen die Enteigner weiterhin keine Verfügung der Baudirektion ein (vgl. dazu vorne E. 1.3), ist davon auszugehen, dass keine Kosten für Schallschutzmassnahmen anfallen.

18.3 Damit sind die Beschwerden der Enteigner und der Enteigneten teilweise gutzuheissen. Die Ziffern 2, 4 und 5 des Dispositivs des angefochtenen Entscheids sind, was die Höhe der zugesprochenen Enteig-

nungsentschädigung betrifft, aufzuheben und die Sache ist zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Weiter ist der Entscheid bezüglich der Anrechnung von Schallschutzmassnahmen aufzuheben (Ziff 3 des Dispositivs) und die Sache ebenfalls zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Im Übrigen sind die Beschwerden abzuweisen, was die Enteignungsentschädigung betrifft.

Parteientschädigung für das erstinstanzliche Verfahren

19.
Da der angefochtene Entscheid teilweise aufzuheben und das vorinstanzliche Verfahren wieder aufzunehmen ist, erübrigt es sich, über das Begehren der Enteigner um Reduktion der vorinstanzlichen Parteientschädigung bzw. über das Begehren der Enteigneten um Erhöhung dieser Entschädigung zu befinden (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1E.11/2007 vom 14. April 2008 E. 13 und 1E.8/2007 vom 28. April 2008 E. 17). Der angefochtene Entscheid ist vielmehr auch insoweit aufzuheben, als den Enteigneten eine Parteientschädigung zugesprochen wurde (Ziff. 9 des Dispositivs), und die Vorinstanz ist anzuweisen, im Rahmen ihres neuen Entscheids über eine Parteientschädigung für das gesamte vorinstanzliche Verfahren zu befinden (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 12.1 und Dispositiv-Ziff. 6).

Der Prozessantrag der Enteigneten, die Flughafen Zürich AG sei zur Offenlegung ihrer sämtlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abwehr der Entschädigungsforderung des Enteigneten zu verpflichten, wird damit gegenstandslos (vgl. zu diesem Antrag im Übrigen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 3).

Kosten- und Entschädigungsfolgen

20.
Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten, hat der Enteigner zu tragen (Art. 116 Abs. 1 Satz 1 EntG). Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grösseren Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden. Unnötige Kosten trägt in jedem Fall, wer sie verursacht hat (Art. 116 Abs. 1 Satz 2 und 3 EntG).

Für ein Abweichen vom Grundsatz, wonach der Enteigner die aus der Geltendmachung des Enteignungsrechts entstehenden Kosten trägt, sind

vorliegend keine Gründe ersichtlich. Der Antrag der Enteigner, die Verfahrenskosten seien den Enteigneten aufzuerlegen und diesen sei keine Parteientschädigung zuzusprechen, ist demnach abzuweisen. Die Flughafen Zürich AG als Enteignerin hat sowohl die Verfahrenskosten zu tragen als auch eine Parteientschädigung an die Enteigneten zu leisten.

21.
Die Gerichtsgebühr bemisst sich nach Umfang und Schwierigkeit der Streitsache, Art der Prozessführung und finanzieller Lage der Parteien (Art. 63 Abs. 4bis VwVG sowie Art. 2 Abs. 1 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]; zur subsidiären Anwendbarkeit siehe vorne E. 1.1). In enteignungsrechtlichen Verfahren ist es zudem üblich, die Kosten eher niedrig zu halten. Nicht heranzuziehen ist bei der Bemessung der Gerichtsgebühr insbesondere die Bestimmung von Art. 4 VGKE, welche für Streitigkeiten mit Vermögensinteresse eine streitwertabhängige Gerichtsgebühr vorsieht: Da das Unterliegerprinzip grundsätzlich nicht gilt, kann der Streitwert bei der Bestimmung der Gerichtskosten (und auch der Parteientschädigung) nicht ausschlaggebend sein. Der Enteignete wäre sonst in der Lage, durch Erhöhung seiner Forderung einseitig und praktisch ohne eigenes Risiko auf die Kosten einzuwirken (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-7434/2010 vom 5. April 2011 E. 7.1; vgl. auch Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 12.1 und A-5101/2011 vom 5. März 2012 E. 8.1).

Das Bundesverwaltungsgericht hatte insgesamt 21 Schätzungsentscheide betreffend anerkannte Direktüberflüge in Kloten zu beurteilen. Angesichts der diversen komplexen Fragen, die zu behandeln waren, und angesichts der Anzahl der Verfahren ist es angemessen, Gerichtsgebühren von insgesamt gut Fr. 100'000.– zu erheben. Es rechtfertigt sich damit ein Betrag von Fr. 5'000.– pro Verfahren.

Demnach sind der Flughafen Zürich AG Verfahrenskosten von Fr. 5'000.– aufzuerlegen. Vom geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 6'000.– sind den Enteignern nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils Fr. 1'000.– zurückzuerstatten.

22.
Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (Art. 8 Abs. 1 VGKE).

22.1 Die Enteigneten haben dem Bundesverwaltungsgericht am 3. September 2013 die detaillierte Kostennote ihrer Rechtsvertreter eingereicht. In dieser Kostennote wird der Aufwand für jedes der 16 Beschwerdeverfahren, an denen die Rechtsvertreter beteiligt waren, gesondert ausgewiesen. Er variiert zwischen 47 und 63 Stunden. Insgesamt wird für die 16 Verfahren ein Aufwand von 872.62 Stunden geltend gemacht. Die Leistungen werden zu einem Stundenansatz von Fr. 330.– (Rechtsanwälte Jordi und Vitali) bzw. Fr. 180.– (lic. iur. T. Murmann und lic. iur. A. Lippuner) in Rechnung gestellt. Hinzu kommt eine Auslagenpauschale von 4%.

22.2 Zunächst ist der geltend gemachte Stundenaufwand zu beurteilen.

22.2.1 Die Parteienschädigung hat nicht jeden erdenklichen, sondern nur den notwendigen Aufwand zu ersetzen (vgl. Art. 116 Abs. 1 Satz 3 EntG sowie Art. 8 Abs. 2 und Art. 10 Abs. 1 VGKE). Parteikosten sind dann als notwendig zu betrachten, wenn sie zur sachgerechten und wirksamen Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung unerlässlich erscheinen; ob dies zutrifft, bestimmt sich nach der Prozesslage, wie sie sich dem Betroffenen im Zeitpunkt der Kostenaufwendung darbot (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4556/2011 vom 27. März 2012 E. 2.2.2 mit Hinweisen). Entsprechend werden im Rahmen des richterlichen Ermessens gewisse Umstände regelmässig als Reduktionsgründe anerkannt. Eine Reduktion wird namentlich dann vorgenommen, wenn die Partei schuldhaft unnötige Kosten verursacht hat. Zu einer Reduktion führen etwa Wiederholungen in Rechtsschriften und Eingaben, in denen gegenüber den vorher eingereichten Rechtsschriften materiell nichts Neues vorgebracht wird. Zu einer Kürzung der Parteientschädigung kann gemäss Rechtsprechung auch der vermeidbare Koordinationsaufwand, der durch den Beizug mehrerer Anwälte entstanden ist, führen. Kommt das Bundesverwaltungsgericht zum Ergebnis, dass die Kostennote zu reduzieren ist, kürzt es sie in pauschaler Weise und ohne einlässliche Berechnung (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4556/2011 vom 27. März 2012 E. 2.5 mit diversen Hinweisen).

22.2.2 Der geltend gemachte Aufwand verteilt sich auf 16 Beschwerdeverfahren, in denen der Entscheid der Vorinstanz zumeist von beiden Seiten beanstandet wurde und jeweils ein doppelter Schriftenwechsel stattfand. Dabei war auf diverse komplexe Fragen einzugehen. Bei der Ausarbeitung der Rechtsschriften ergaben sich zwischen den einzelnen Verfahren allerdings beträchtliche Synergien. Der Aufwand von über 870

Stunden bzw. durchschnittlich knapp 55 Stunden pro Verfahren ist daher als hoch zu beurteilen. Betrachtet man die Rechtsschriften der betreffenden Rechtsvertreter, sind diese denn auch ausführlich ausgefallen. Eine einlässliche Auseinandersetzung mit den sich stellenden Fragen, die zumeist präjudiziellen Charakter hatten, war allerdings gerechtfertigt. Was sodann den internen Koordinationsaufwand betrifft, hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 26. Juli 2013 den Einsatz eines ganzen Teams von Juristen und Anwälten bemängelt (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 8.4.2.2). Vorliegend bestand im Wesentlichen nur eine Doppelvertretung, die aufgrund des Umfangs der Verfahren nicht zu beanstanden ist. Unter diesen Umständen ist der angefallene Aufwand noch als notwendig anzuerkennen.

22.3 Es ist weiter auf die geltend gemachten Stundenansätze einzugehen.

22.3.1 Nach Art. 10 Abs. 2 VGKE beträgt der Stundenansatz für Anwälte mindestens Fr. 200.– und maximal Fr. 400.– exklusive Mehrwertsteuer und für nichtanwaltliche berufsmässige Vertreter mindestens Fr. 100.– und höchstens Fr. 300.– exklusive Mehrwertsteuer. Der vom Parteivertreter gegenüber der Partei innerhalb dieses Rahmens in Rechnung gestellte Honoraransatz ist vom Bundesverwaltungsgericht in der Regel zu akzeptieren, denn es kann nicht seine Aufgabe sein, über einen "Einheitsansatz" unterschiedliche Marktpreise einzuebnen (vgl. MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 4.86).

22.3.2 Zu beachten ist jedoch wiederum, dass im Enteignungsverfahren das Unterliegerprinzip grundsätzlich nicht gilt. Würde jeder Stundenansatz unbesehen akzeptiert, könnte der Enteignete praktisch ohne eigenes Risiko entsprechend hohe Kosten verursachen. Wenigstens was die Parteientschädigung für das Verfahren vor der Schätzungskommission betrifft, überprüfen Bundesgericht und Bundesverwaltungsgericht die Stundenansätze denn auch auf ihre Angemessenheit hin (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 1C_100/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 14.3.2 samt Hinweisen sowie Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 10.4 und A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 9; in diesem Sinne für das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht zudem Urteil A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 28.2).

Aufgrund der Komplexität der vorliegenden Beschwerdeverfahren und der entsprechenden Spezialisierung der Rechtsanwälte ist ein Stundenansatz

von Fr. 300.– gerechtfertigt. Ein höherer Ansatz wäre vorliegend hingegen nicht angemessen, zumal die Rechtsanwälte einen Stundenaufwand haben anfallen lassen, der nur noch knapp anerkannt werden kann. Ihre Leistungen sind daher zu einem Stundenansatz von Fr. 300.– (statt Fr. 330.–) zu entschädigen. Was weiter die Leistungen der angestellten Juristen betrifft, kann vorliegend der geforderte Ansatz von Fr. 180.– zur Anwendung kommen.

22.4 Zu entschädigen sind im vorliegenden Verfahren 56.80 Stunden zu Fr. 300.– und 3.02 Stunden zu Fr 180.–, insgesamt also Fr. 17'583.60. Zum Anwaltshonorar hinzuzurechnen sind sodann die Auslagen der Vertretung (vgl. Art. 9 Abs 1 Bst. b und Art. 11 Abs. 4 VGKE). Da die Auslagen in der Kostennote nicht ausgewiesen werden, sind sie aufgrund der Akten festzusetzen (vgl. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 VGKE). Angemessen erscheint ein Betrag von Fr. 200.–. Weiter ist nach Art. 9 Abs. 1 Bst. c VGKE die Mehrwertsteuer zu berücksichtigen. Es ergibt sich demnach eine Parteientschädigung von Fr. 17'583.60 (Honorar) + Fr. 200.– (Auslagen) + Fr. 1'422.70 (Mehrwertsteuer 8.0%) = Fr. 19'206.30. Die Flughafen Zürich AG ist zu verpflichten, den Enteigneten eine Parteientschädigung in dieser Höhe auszurichten.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerden der Beschwerdeführenden 1 und Beschwerdegegner 2 sowie der Beschwerdeführenden 2 und Beschwerdegegner 1 werden teilweise gutgeheissen.

2.
Die Ziffern 2, 4 und 5 des Dispositivs des Schätzungsentscheids vom 15. November 2011 werden, was die Höhe der zugesprochenen Enteignungsentschädigung betrifft, aufgehoben und die Sache wird zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.

3.
Ziff. 3 des Dispositivs des Schätzungsentscheids vom 15. November 2011 wird aufgehoben und die Sache zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.

4.
Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen, was die Enteignungsentschädigung betrifft.

5.
Ziff. 9 des Dispositivs des Schätzungsentscheids vom 15. November 2011 wird aufgehoben und die Vorinstanz angewiesen, im Rahmen ihres neuen Entscheids über eine Parteientschädigung für das gesamte vorinstanzliche Verfahren zu befinden.

6.
Der Flughafen Zürich AG werden Verfahrenskosten von Fr. 5'000.– auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 6'000.– verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 1'000.– wird den Beschwerdeführenden 1 und Beschwerdegegnern 2 nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu haben sie dem Bundesverwaltungsgericht ihre Post- oder Bankverbindung anzugeben.

7.
Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, den Beschwerdeführenden 2 und Beschwerdegegnern 1 nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 19'206.30 auszurichten.

8.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführenden 1 und Beschwerdegegner 2 (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdeführenden 2 und Beschwerdegegner 1 (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. […]; Gerichtsurkunde)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
Christoph Bandli	Andreas Meier

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden, sofern die Voraussetzungen gemäss den Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (BGG, SR 173.110) gegeben sind. Die Frist steht still vom siebenten Tag vor Ostern bis und mit dem siebenten Tag nach Ostern (Art. 46 Abs. 1 Bst. a BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: