Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Entscheid teilweise bestätigt durch BGer mit Urteil vom 17.03.2016 (1C_256/2014)

Abteilung I
A-2151/2012

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,
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

Politische Gemeinde Kloten,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Urs Jordi,
Lägernstrasse 2, 8302 Kloten,
Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 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.
Die Gemeinde Kloten erwarb am 17. Oktober 1995 Eigentum an der unüberbauten Parzelle Grundregisterblatt 2319, Kataster-Nr 3472, in Kloten. 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 gelangte die Gemeinde Kloten daher an die Flughafen Zürich AG: Am 19. Mai 2005 ersuchte sie um Enteignung des Grundstücks gegen Vergütung des vollen Verkehrswerts per 1. Januar 2001, eventuell um eine Entschädigung für den eingetretenen Minderwert. Die Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10 (nachfolgend: ESchK) hatte bereits im August 2003 für sämtliche Begehren aus der Gemeinde Kloten ein Sammelverfahren eingeleitet.

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 15. Juni 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 21. 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 14. November 2011 verhandelt. Zwischen den Parteien kam keine Einigung zustande. Im Rahmen der Schätzungsverhandlung machte die Gemeinde Kloten 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, machte die Gemeinde Kloten 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 14. November 2011 wurde den Parteien am 7. März 2012 zugestellt. Das Dispositiv lautet wie folgt:

"1. Vom Rückzug der Begehren um Sicherheitsleistung und Abschlagszahlung wird Vormerk genommen und das Verfahren insoweit als erledigt abgeschrieben.

2. In teilweiser Gutheissung des Begehrens der Politischen Gemeinde Kloten (Enteignete) aus formeller Enteignung wird die Entschädigung für den Minderwert aus Direktüberflügen ausgehend vom Landesflughafen Zürich-Kloten am Grundstück Kat.-Nr. 3472, Kloten (GR-Bl. 2319) auf Fr. 34'243.– festgesetzt. Die weiter gehenden Entschädigungsforderungen der Enteigneten werden abgewiesen. Ihr steht eine zusätzliche Entschädigung für übermässigen Fluglärm aus Nachbarrecht nicht zu.

3. Dem Ausdehnungsbegehren der Enteigneten wird nicht entsprochen.

4. Auf das Entschädigungsbegehren aus materieller Enteignung wird nicht eingetreten.

5. Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, den bei Dispositiv Ziffer 2 genannten Betrag von Fr. 34'243.– innert 20 Tagen ab Rechtskraft des vorliegenden Entscheids an das Grundbuchamt Bassersdorf zuhanden der

Politischen Gemeinde Kloten zu bezahlen. Das Grundbuchamt wird eingeladen, das Verteilungsverfahren durchzuführen.

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, der Politischen Gemeinde Kloten eine Parteientschädigung von Fr. 10'220.– für den vorliegenden Fall auszurichten."

Betreffend die Abweisung des Ausdehnungsbegehrens (d.h. des Begehrens um Enteignung des Grundstücks) führt die ESchK aus, die Einführung der regelmässigen Direktüberflüge habe nicht zur Folge, dass eine Überbauung der Parzelle, die mitten im Baugebiet liege und erschlossen sei, nicht mehr sachgerecht sei. Offen bleiben kann nach Ansicht der ESchK, welche Arten von Bauten noch bewilligungsfähig sind. Denn vorliegend sei die Eidgenössische Schätzungskommission nicht zur Beurteilung von Ansprüchen aus materieller Enteignung zuständig.

Die zugesprochene 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 anhand des hedonischen Modells ESchK. Hierzu ermittelte sie zunächst den Verkehrswert der Liegenschaft. Entgegen dem Antrag der Gemeinde Kloten erfolgte die Minderwertberechnung (nachdem als Schätzungsstichtag der 1. Januar 2002 festgelegt wurde) sodann 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.

Kann die Entschädigung lediglich unter dem Titel "direkter Überflug" geltend gemacht werden, liegt die betroffene Parzelle aber nicht vollständig innerhalb des Überflugkorridors, so ist die Entschädigung gemäss der

ESchK "auf den direkt überflogenen Bereich zu beschränken". Vorliegend befindet sich die Parzelle nur teilweise im Überflugkorridor. Daher nahm die ESchK bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" eine Kürzung vor. Auch bei der Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte berücksichtigte sie, dass sich die Parzelle nicht mit ihrer gesamten Fläche innerhalb des Korridors befindet.

Weiter nahm die ESchK bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" einen Abzug "aus Billigkeitsgründen" vor, da bereits beim Erwerb der Liegenschaft 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 14. November 2011 (Beschwerdeverfahren A-2151/2012). Sie beantragen, die Ziffern 2 und 5 des Dispositivs seien, was die Höhe der Entschädigung betrifft, aufzuheben, und es sei von der Zusprechung einer Entschädigung abzusehen oder diese auf höchstens Fr. 14'000.– 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 Verkehrswert falsch ermittelt. Weiter habe die Vorinstanz den mittels Modell ESchK anhand der Lärmwerte bestimmten Minderwert zu Unrecht um einen Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte des Direktüberflugs erhöht. Zudem sei die zum Zeitpunkt des Erwerbs der Liegenschaft vorbestehende Immissionsbelastung zu berücksichtigen, indem vom Minderwert per Stichtag der Minderwert per Erwerbszeitpunkt abgezogen werde. Der sich daraus ergebende Entschädigungsbetrag sei aufgrund des späten Erwerbszeitpunkts weiter zu reduzieren.

G.
Am 23. April 2012 erhebt auch die Gemeinde Kloten (Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1; nachfolgend: Enteignete) Beschwerde gegen den Entscheid vom 14. November 2011 (Beschwerdeverfahren A-2206/2012).

Die Enteignete beantragt sinngemäss, Ziff. 3 des Dispositivs sei aufzuheben, das Ausdehnungsbegehren gutzuheissen und die Flughafen Zürich AG unter Vorbehalt von Art. 12 Abs. 3 EntG zur Übernahme des Grundstücks zu verpflichten; die Sache sei zur Festsetzung einer entsprechenden Entschädigung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Was die Höhe der festgesetzten Minderwertentschädigung betreffe, sei der angefochtene Entscheid ebenfalls aufzuheben und die Sache zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen; eventuell sei die von der Vorinstanz festgesetzte Minderwertentschädigung zu erhöhen.

Die Enteignete führt zunächst aus, das Grundstück könne infolge Überschreitens der Alarmwerte nicht mehr zonenkonform überbaut werden, weshalb das Ausdehnungsbegehren gutzuheissen sei. Die Entschädigung für das Grundstück habe dem Verkehrswert ohne Fluglärm zu entsprechen, der neu zu bestimmen sei. Betreffend die Minderwertentschädigung (die bei Abweisung des Ausdehnungsbegehrens oder bei nachträglichem Verzicht nach Art. 12 Abs. 3 EntG geschuldet ist) bringt die Enteignete sodann vor, diese habe der Differenz zwischen dem Verkehrswert ohne Fluglärm und dem verbliebenen Restwert des Landes als Acker/Wiese zu entsprechen. Sollte diese Art der Schadensermittlung indes verworfen und dem Vorgehen der Vorinstanz gefolgt werden, sind gemäss der Enteigneten zusammengefasst folgende Korrekturen vorzunehmen: Keine "Beschränkung auf den direkt überflogenen Bereich" (eventuell Neufestsetzung des Überflugkorridors), Abstellen auf die Belastungswerte gemäss vBR (eventuell auf die Belastungswerte des Jahres 2007), Verwendung der Belastungswerte der nördlich angrenzenden Liegenschaft, Anpassung des Modells ESchK an die besondere Abend- und Nachtlärmbelastung im Bereich der Ostanflüge, andere Berechnung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte.

H.
Am 8. Mai 2012 reicht die Enteignete 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 21. Juni 2012 vereinigt der Instruktionsrichter die beiden Beschwerdeverfahren unter der Nummer A-2151/2012.

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. Oktober 2012, die Beschwerde der Enteigneten sei abzuweisen; auf die Anschlussbeschwerde sei nicht einzutreten; eventuell sei sie abzuweisen.

L.
Die Enteignete beantragt in ihrer Stellungnahme vom 29. Oktober 2012, die Beschwerde der Enteigner sei abzuweisen. Weiter stellt sie ein Gesuch um Abschlagszahlung.

M.
Der Instruktionsrichter teilt den Verfahrensbeteiligten mit Verfügung vom 8. November 2012 mit, es werde eine Stellungnahme von Prof. Dr. Donato Scognamiglio zur Frage der Anwendbarkeit des Modells ESchK eingeholt. Mit Verfügung vom 13. Februar 2013 bringt der Instruktionsrichter den Verfahrensbeteiligten zur Kenntnis, dass Prof. Scognamiglio keine Stellungnahme eingereicht hat.

N.
Die Enteigner nehmen mit Eingabe vom 6. Dezember 2012 zum Gesuch der Enteigneten um Abschlagszahlung Stellung. Am 30. Januar 2013 reichen sie zudem ergänzende Unterlagen betreffend Flugbewegungszahlen und Fluglärmwerte ein. Gemäss Verfügung des Instruktionsrichters vom 13. Februar 2013 werden diese im Parallelverfahren A-2132/2012 zu den Akten genommen und gelten im vorliegenden Verfahren als beigezogen.

O.
Mit Zwischenverfügung vom 25. Februar 2013 weist der Instruktionsrichter das Gesuch der Enteigneten um Abschlagszahlung ab.

P.
Am 10. April 2013 reichen die Enteigner eine weitere Stellungnahme ein. Sie bestätigen die gestellten Anträge.

Q.
Die Enteignete hält in ihrer weiteren Stellungnahme vom 10. April 2013 an ihren Anträgen ebenso fest.

R.
Am 11. Juni 2013 reicht die Enteignete eine letzte Stellungnahme ein. Sie hält an ihren Anträgen wiederum fest.

S.
Die Enteigner halten in ihrer letzten Stellungnahme vom 12. Juni 2013 ihre Anträge ebenfalls aufrecht.

T.
Auf die weiteren Vorbringen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

U.
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 ange-

fochtenen 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 enteignungsrechtlicher Entschädigungen verpflichtet. Die Flughafen Zürich AG ist damit, wie auch die Enteignete, 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 Auf die frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden der Enteigner vom 20. April 2012 und der Enteigneten vom 23. April 2012 ist damit 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. 26).

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 als Erstes geprüft, auf welcher Grundlage die Enteignete eine Entschädigung geltend machen kann (Anspruchsgrundlage, E. 5 und 6). Anschliessend wird darauf eingegangen, ob dem Ausdehnungsbegehren zu entsprechen ist (Ausdehnung, E. 7 und 8) und von welcher Ausgangslage bei der Minderwertermittlung auszugehen ist (Berücksichtigung

eines Bauverbots bei der Minderwertermittlung, E. 9). Weiter wird geprüft, aus welchen Komponenten sich die Minderwertentschädigung zusammensetzt (Entschädigungskomponenten, E. 10) und in welchem Ausmass bei einem "Teilüberflug" einer Parzelle eine Entschädigung geschuldet ist (Entschädigung bei "Teilüberflug", E. 11 und 12). Sodann wird im Einzelnen auf die Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert" (Übersicht Modell "MIFLU I", E. 13; Schätzungsstichtag und massgebliche Lärmwerte, E. 14 und 15; Räumlich massgebliche Lärmwerte, E. 16; Modell ESchK, E. 17; Verkehrswert des Baulands, E. 18 und 19; Vorbestehende Lärmbelastung, E. 20 bis 22) sowie auf die Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte eingegangen (E. 23). Schliesslich wird geprüft, ob ein Grundstückserwerb nach dem 1. Januar 1961 eine Entschädigungskürzung zur Folge haben kann (Berücksichtigung des späten Erwerbszeitpunkts, E. 24).

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 erwarb die Enteignete die betreffende Liegenschaft erst nach dem 1. Januar 1961. Sie kann eine Entschädigung damit nur unter dem Titel "direkter Überflug" geltend machen.

Ausdehnung

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 Überflug 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).

Wird dem Enteigneten durch die Einräumung eines beschränkten dinglichen Rechts die bestimmungsgemässe Verwendung des Grundstückes verunmöglicht oder unverhältnismässig erschwert, so kann er gemäss Art. 12 Abs. 2 EntG die Enteignung des Grundstückes verlangen (rechtliche Ausdehnung). Der Entscheid über ein solches Ausdehnungsbegehren obliegt der Schätzungskommission (vgl. Art. 64 Abs. 1 Bst. b EntG). Heisst diese das Begehren gut, hat sie eine doppelte Schätzung vorzunehmen und sowohl für den Fall der geplanten Teilenteignung als auch für den Fall der Ausdehnung eine Entschädigung festzusetzen (vgl. Art. 71 EntG). Erst wenn beide Entschädigungen rechtskräftig festgelegt sind, kann der Eigentümer abwägen, ob für ihn die Teilenteignung oder die Enteignung des ganzen Grundstücks vorteilhafter ist. Es wird ihm daher in Art. 12 Abs. 3 EntG die Möglichkeit gewährt, innert 20 Tagen nach Rechtskraft des Entschädigungsentscheids auf die Ausdehnung zu verzichten (vgl. zum Ganzen HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 12 Rz. 5 ff., 8 ff. und 14 f.). Die erwähnten Bestimmungen sind grundsätzlich auch im vorliegenden Fall anwendbar: Zwar soll der Flughafen Zürich AG ein beschränktes dingliches Recht nicht förmlich eingeräumt werden, doch ist die Entschädigung für direkten Überflug, wie soeben ausgeführt, mit einer Entschädigung für die zwangsweise Errichtung eines Überflugsservituts gleichzusetzen. Ebenso ist die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte mit der zwangsweisen Errichtung einer Grunddienstbarkeit gleichzusetzen, welche zur Duldung der Immissionen verpflichtet (vgl. HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 19 Rz. 142).

8.

In der Eingabe vom 19. Mai 2005 an die Flughafen Zürich AG und die Vorinstanz (allgemeine Vorakten 0, act. 8) stellte der Vertreter der Enteigne-

ten folgendes Hauptbegehren: "Es seien die (…) erwähnten Liegenschaften / Grundstücke zu enteignen und es sei deren Eigentümer eine dem Verkehrswert am 1. Januar 2001 entsprechende Entschädigung zuzusprechen". Im Eventualbegehren wurde sodann um eine Entschädigung für den eingetretenen Minderwert ersucht.

Die Vorinstanz nahm das Hauptbegehren als Ausdehnungsbegehren im Sinn von Art. 12 Abs. 2 EntG entgegen. Sie hält im angefochtenen Entscheid fest, an sich sei ein Ausdehnungsbegehren gemäss Art. 36 Bst. b EntG innert der Eingabefrist für Einsprachen gegen die Enteignung anzumelden, ansonsten es nur noch unter den Voraussetzungen von Art. 41 EntG anhängig gemacht werden könne. In den vorliegenden Verfahren müsse ein solches Begehren mangels Eingabefrist jedoch als rechtzeitig gelten, wenn es innerhalb der Verjährungsfrist gestellt worden sei. Die Vorinstanz kam zum Schluss, das Ausdehnungsbegehren sei zwar rechtzeitig gestellt worden, es könne ihm jedoch nicht entsprochen werden. Sie wies das Begehren daher ab und sprach der Enteigneten lediglich eine Minderwertentschädigung zu.

8.1 Vorab ist die Frage zu beantworten, ob die Vorinstanz den Hauptantrag der Enteigneten zu Recht als Ausdehnungsbegehren entgegen genommen und dieses Begehren materiell geprüft hat. Die Enteigner machen in ihrer Stellungnahme vom 26. Oktober 2012 geltend, die Enteignete habe im vorinstanzlichen Verfahren lediglich einen Antrag auf Entschädigung des vollen Verkehrswerts gestellt, jedoch keinen Antrag auf Ausdehnung.

Wie das Bundesgericht festgehalten hat, verlangt die Rechtssicherheit, dass ein Ausdehnungsbegehren klar und präzis formuliert wird (vgl. BGE 95 I 602 E. 3a mit Hinweis). Das Hauptbegehren der Enteigneten genügt diesen Anforderungen indes ohne Weiteres. Die Enteignete beantragte ausdrücklich, es sei das Grundstück "zu enteignen". Dies entspricht exakt der Terminologie von Art. 12 Abs. 2 EntG, wonach eben "die Enteignung des Grundstückes" verlangt werden kann. Im Übrigen hatte der Vertreter der Enteigneten ein gleichlautendes Begehren bereits in einer früheren, im Namen anderer Grundeigentümer eingereichten Eingabe gestellt. Aus der dortigen Begründung geht ebenfalls hervor, dass "eine Ausdehnung der Enteignung in rechtlicher Hinsicht" beantragt wird (vgl. Eingabe vom 25. Oktober 2002, allgemeine Vorakten 0, act. 7, S. 86).

Wie die Vorinstanz im Übrigen zutreffend ausführt, können die Verwirkungsfristen nach Art. 30 ff. EntG in den vorliegenden Fällen nicht zur Anwendung kommen und muss für das Ausdehnungsbegehren – genauso wie für das Begehren um Minderwertentschädigung – die fünfjährige Verjährungsfrist gelten (vgl. zu dieser Frist BGE 129 II 72 E. 2.9 mit Hinweisen). Das Ausdehnungsbegehren wurde demnach rechtzeitig gestellt, weshalb es von der Vorinstanz materiell zu prüfen war. Die Enteignete beanstandet das Resultat dieser Prüfung. Darauf ist im Folgenden einzugehen.

8.2 Die Vorinstanz führt im angefochtenen Entscheid aus, die Einführung der regelmässigen Direktüberflüge habe nicht zur Folge, dass eine Überbauung der Parzelle, die mitten im Baugebiet liege und erschlossen sei, nicht mehr sachgerecht sei. Offen bleiben könne, welche Arten von Bauten noch bewilligungsfähig seien. Allfällige rechtliche Hindernisse gegenüber der Errichtung von Wohnbauten, die sich aus der Anwendung der Zonenvorschriften und der Umweltschutzgesetzgebung ergäben, rechtfertigten es nicht, die Flughafen Zürich AG zur Übernahme des Grundstücks zu verpflichten. Vor diesem Hintergrund sei eine übermässige Erschwerung der bestimmungsgemässen Verwendung des Grundstücks im Sinn von Art. 12 Abs. 2 EntG zu verneinen.

Was die Umweltschutzgesetzgebung betrifft, hält die Vorinstanz an anderer Stelle zudem fest, sie sei einzig für die Behandlung von Entschädigungsbegehren wegen formeller Enteignung zuständig, befinde unter anderem also über Entschädigungen wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte bzw. Direktüberflug. Verlange ein Grundeigentümer hingegen eine Entschädigung wegen materieller Enteignung, weil die Umweltschutzgesetzgebung angesichts der Lärmimmissionen die Erteilung einer Baubewilligung verunmögliche, so sei diese Entschädigung beim zuständigen kantonalen Gericht geltend zu machen. Dies gelte auch dann, wenn es um Lärmimmissionen gehe, die vom Betrieb eines Landesflughafens herrührten.

8.2.1 Die Enteignete macht in ihrer Beschwerde vom 23. April 2012 geltend, die bestimmungsgemässe Verwendung eines Grundstücks sei auch dann verunmöglicht, wenn dieses angesichts der Immissionen aus rechtlichen Gründen nicht mehr zonenkonform überbaut werden könne. Vorliegend sei eine zonenkonforme Überbauung sowohl rechtlich unmöglich als auch tatsächlich unsinnig: Die Nutzungsvorschriften würden einen Wohnanteil von mindestens einem Drittel vorschreiben, das Erstellen von Wohnbauten sei infolge Überschreitens der Alarmwerte aber ausgeschlossen.

Die Parzelle habe also ihre rechtliche Qualität als Bauland verloren. Die dem Grundstück durch die Bauvorschriften zugedachte Verwendung, nämlich die Überbauung mit Wohnliegenschaften, sei deshalb verunmöglicht. In Anbetracht der Lärmbelastung in den Abend- und Nachtstunden habe das Grundstück auch seine tatsächliche Qualität als zu Wohnzwecken geeignetes Bauland verloren. Denn die Grenzwerte und insbesondere die Alarmwerte dienten dem Schutz vor schädlichen Immissionen. Wo die Alarmwerte überschritten würden, gehe deshalb auch tatsächlich die Wohneignung verloren.

8.2.2 Zunächst ist die von der Enteigneten geltend gemachte tatsächliche Unmöglichkeit einer zonenkonformen Überbauung zu prüfen.

Wie noch aufzuzeigen sein wird, sind bei der Minderwertermittlung anstatt der Lärmwerte des Jahres 2002 die Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres heranzuziehen, nicht jedoch die Lärmwerte gemäss vBR (vgl. unten E. 15). Entsprechend ist auch bei der Beurteilung der tatsächlichen Wohneignung auf die Belastungssituation abzustellen, wie sie seit 2004 insgesamt gegeben ist. Zieht man die Lärmwerte der Jahre 2007 und 2011 heran, ergibt sich auf Basis der derzeit in Anhang 5 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) festgelegten Werte keine Alarmwertüberschreitung (Angaben in dB[A]; zu den Lärmwerten vgl. die Tabelle "Lärmwerte 2002 / 2007 / 2011 ausgewählter Liegenschaften in Kloten" vom 14. Januar 2013 [im Verfahren A-2132/2012 als act. 27/14 zu den Akten genommen]):

	Lärmwert 2007 (Bezeichnung Grundstück)	Lärmwert 2011 (Bezeichnung Grundstück)	Alarmwert Empfindlichkeits-stufe III
Leq16h (6-22 Uhr)	61.0	60.0	70
Leq1h (22-23 Uhr)	63.6	64.0	65
Leq1h (23-24 Uhr)	54.8	53.3	65

Auch wenn man, wie von der Enteigneten in ihrer Stellungnahme vom 10. April 2013 gefordert, auf die Werte des nordöstlichen Hektarquadrats abstellen würde (vgl. dazu unten E. 16), würde lediglich der Leq1h (22-23 Uhr) den entsprechenden Alarmwert leicht überschreiten (2007: 65.1 dB; 2011: 65.5 dB).

In BGE 137 II 58 hat das Bundesgericht zwar festgestellt, 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 (vgl. BGE 137 II 58 E. 5.3, insb. E. 5.3.5). Betrachtet man die Lärmwerte 2011, liegt insbesondere der Leq1h der Stunde von 21 bis 22 eher hoch, nämlich bei 67.1 dB (bzw. 68.7 dB im nordöstlichen Hektarquadrat). Dass damit die noch nicht bekannten neuen Alarmwerte überschritten würden, kann nicht ausgeschlossen werden, von einer systematischen, erheblichen Überschreitung dieser Werte ist aber nicht auszugehen. Es kann daher offen gelassen werden, ob in einem solchen Fall angenommen werden müsste, die Liegenschaft sei zum Wohnen nicht mehr geeignet. Solange im Allgemeinen einzig die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kann davon jedenfalls nicht die Rede sein. Die Enteignete kann sich folglich nicht darauf berufen, vorliegend sei eine zonenkonforme Überbauung in tatsächlicher Hinsicht nicht mehr möglich.

8.2.3 Es ist somit auf die von der Enteigneten geltend gemachte "rechtliche Unmöglichkeit" einer zonenkonformen Überbauung einzugehen: Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, so werden Baubewilligungen für Neubauten, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, gemäss Art. 22 Abs. 2 USG nur erteilt, wenn die Räume zweckmässig angeordnet und die allenfalls notwendigen zusätzlichen Schallschutzmassnahmen getroffen werden. Können die Immissionsgrenzwerte durch diese Massnahmen nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt (vgl. Art. 31 Abs. 2 LSV). Es kann vorliegend nicht ausgeschlossen werden, dass das Erstellen einer zonenkonformen Baute – d.h. einer solchen mit einem Wohnanteil von einem Drittel – aufgrund dieser Bestimmungen nicht mehr möglich ist. Die Frage kann indes offen gelassen werden, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen.

8.2.4 Die Möglichkeit, gegen den Betreiber eines lärmverursachenden öffentlichen Werks ein Verfahren wegen formeller Enteignung einzuleiten, schliesst eine materielle Enteignung durch das Gemeinwesen nicht grundsätzlich aus, selbst wenn die Beschränkung auf dieselbe Beeinträchtigung durch das öffentliche Werk zurückzuführen ist (vgl. BGE 132 II 475 E. 2.5 sowie ALAIN GRIFFEL / HERIBERT RAUSCH, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Zürich/Basel/Genf 2011, Art. 22 Rz. 12).

Ergibt sich die Unüberbaubarkeit daraus, dass eine Baubewilligung in Anwendung von Art. 22 USG verweigert werden muss, besteht eine gewisse Analogie zum Fall einer Umzonung nach Art. 24 Abs. 2 USG. Gemäss dieser Bestimmung müssen bestehende, aber noch nicht erschlossenen Bauzonen für Wohngebäude einer weniger lärmempfindlichen Nutzungsart zugeführt werden, wenn die Planungswerte nicht eingehalten werden können. Grundsätzlich gilt, dass es im Fall von Eigentumsbeschränkungen, die sich aus der Änderung eines kantonalen oder kommunalen Nutzungsplans ergeben, den kantonalen Gerichten obliegt, über Entschädigungsgesuche wegen materieller Enteignung zu befinden; dies gestützt auf Art. 5 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) und das kantonale Verfahrensrecht. Das Gleiche muss nun gelten, wenn sich die "raumplanerische Massnahme" – so ein Bauverbot für gewisse Gebäude mit lärmempfindlichen Nutzungen – direkt aus der Anwendung von Art. 22 USG ergibt. Denn in einem solchen Fall hätte man ebenso gut eine vorgängige Nutzungsplanänderung vornehmen können, um die Regelung an die konkrete Belastungssituation anzupassen. Auch sieht keine Bestimmung des Luftfahrtgesetzes, des Enteignungsgesetzes oder eines anderen Bundesgesetzes die Zuständigkeit der Eidgenössischen Schätzungskommission vor. Ausserhalb der vom Gesetz vorgesehenen Fälle muss die von einem Eigentümer angerufene Schätzungskommission ihre Zuständigkeit aber verneinen, wenn es um Entschädigungsansprüche aus materieller und nicht um solche aus formeller Enteignung geht (vgl. zum Ganzen BGE 132 II 475 E. 2.6 und 2.7 mit Hinweisen; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 1C_534/2009 vom 2. Juni 2010 E. 3).

Die Vorinstanz ist demnach zu Recht davon ausgegangen, sie habe allfällige Hindernisse für die Errichtung von Wohnbauten, die sich aus der Anwendung von Art. 22 USG ergeben, bei ihrem Entscheid nicht zu berücksichtigen.

8.2.5 Es obliegt nach dem Gesagten der kantonalen Schätzungskommission, über allfällige Ansprüche aus materieller Enteignung zu befinden. Die Ausgangslage ist damit eine andere als im Fall der (unterdessen obsoleten) luftfahrtrechtlichen Lärmzonenpläne: Führte ein solcher Lärmzonenplan zu einer materiellen Enteignung, wurden die entsprechenden Entschädigungsansprüche kraft spezialgesetzlicher Regelung ebenfalls von der Eidgenössischen Schätzungskommission beurteilt (vgl. Art. 44 Abs. 1 LFG in der Fassung vom 17. Dezember 1971 [AS 1973 1738] i.V.m. Art. 44 Abs. 4 LFG). Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung oblag es der zuständigen Schätzungskommission, das Entschädigungsverfahren

für die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte und das Entschädigungsverfahren für die lärmzonenplanerische Nutzungsbeschränkung zu koordinieren und dafür zu sorgen, dass der gleiche Schaden nicht zwei Mal abgegolten wird (vgl. BGE 130 II 394 E. 8.1 und BGE 110 Ib 368 E. 2e; vgl. auch BGE 132 II 475 E. 2.5).

Auch vorliegend ist dafür zu sorgen, dass der gleiche Schaden nicht zwei Mal abgegolten wird. Wie aus den Akten hervorgeht, wurde bereits ein kantonales Schätzungsverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aus materieller Enteignung eingeleitet. Die Baudirektion des Kantons Zürich stellte den Antrag, das Schätzungsverfahren sei zu sistieren (vgl. Eingabe der Baudirektion des Kantons Zürich ans Statthalteramt Bülach vom 15. Dezember 2011 [act. 22.1 der Vorakten …]). Ein solches Vorgehen erscheint sachgerecht, kann damit doch im vorliegenden Verfahren beurteilt werden, welche Ansprüche sich allein schon aufgrund der formellen Enteignung (Errichtung des "Überflugsservituts") ergeben. Die kantonale Schätzungskommission wird dann allenfalls zu beurteilen haben, ob die Anwendung von Art. 22 USG zu einer materiellen Enteignung führt und ob dadurch zusätzliche Ansprüche entstehen.

8.2.6 Da eine zonenkonforme Überbauung in tatsächlicher Hinsicht möglich ist und allfällige Beschränkungen, die sich aus der Anwendung von Art. 22 USG ergeben, im vorliegenden Verfahren nicht zu berücksichtigen sind, hat die Vorinstanz das Ausdehnungsbegehren der Enteigneten zu Recht abgewiesen. Die Flughafen Zürich AG ist allein zur Leistung einer Minderwertentschädigung verpflichtet. Im Folgenden wird auf die Festlegung dieser Entschädigung eingegangen.

Berücksichtigung eines Bauverbots bei der Minderwertermittlung

9.
Die Enteignete stellt sich auf den Standpunkt, der Minderwert entspreche dem Verkehrswert ohne Fluglärm abzüglich dem verbliebenen Restwert des Landes als Acker/Wiese. Denn dem Umstand des faktischen Bauverbots sei auch bei der Minderwertermittlung Rechnung zu tragen. Aufgrund dieses Bauverbots sei das Land nur noch landwirtschaftlich nutzbar; es handle sich praktisch um einen Totalschaden. Die Vorinstanz geht hingegen davon aus, die Parzelle könne mit einem Wohngebäude überbaut werden; zu entschädigen sei lediglich eine fluglärmbedingte Werteinbusse. Dies zu Recht: Auch im Rahmen der Minderwertermittlung ist davon aus-

zugehen, die Parzelle könne nach wie vor mit einem Wohngebäude überbaut werden (vgl. oben E. 8.2.2). Allfällige Beschränkungen, die sich aus der Anwendung von Art. 22 USG ergeben, sind wiederum nicht zu berücksichtigen (vgl. oben E. 8.2.3 f.). Die kantonale Schätzungskommission wird dann allenfalls zu beurteilen haben, ob eine Baubewilligung in Anwendung von Art. 22 USG verweigert werden müsste und ob aus diesem Grund Anspruch auf eine zusätzliche Entschädigung besteht (vgl. dazu oben E. 8.2.5).

Entschädigungskomponenten

10.
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 die Parzelle überwiegend von Ertragsliegenschaften umgeben ist, anhand des hedonischen Modells ESchK. 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.

10.1 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 "Zu-

satzbeeinträchtigung" 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.

10.2 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.

10.2.1 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.

10.2.2 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.

10.2.3 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 Dissertation 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).

10.2.4 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.

10.3 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 dem Modell ESchK basiert, ohnehin bereits enthalten (vgl. zu diesem Modell die späteren Ausführungen in E. 17).

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 die hedonischen Modelle basieren, deutlich weniger auf fluglärmbelastete Liegenschaften innerhalb eines Überflugkorridors beziehen als auf solche ausserhalb. Daher ist nicht davon auszugehen, die hedonischen Modelle bildeten über die Fluglärm-Variablen de facto auch die Entwertung ab, die sich aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte ergibt.

10.4 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.

10.4.1 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).

10.4.2 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.).

10.4.3 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 lärmbeding-

ten 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.

10.4.4 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.

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

10.5 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.

Entschädigung bei "Teilüberflug" (Liegenschaften)

11.
Befindet sich die betroffene Parzelle nur teilweise innerhalb des festgelegten Überflugkorridors, geht die Vorinstanz davon aus, die Entschädigung für direkten Überflug sei jeweils "auf den direkt überflogenen Bereich zu beschränken"; bezüglich der nicht direkt überflogenen Teilflächen komme nur eine Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte in Betracht.

Hat der Eigentümer – z.B. mangels Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen – keinen Anspruch auf eine Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte, sondern einzig auf eine Entschädigung für direkten Überflug, geht die Vorinstanz bei der Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert" daher wie folgt vor: Der lärmbedingte Minderwert des Grundstücks wird in einen Gebäude- und einen Landanteil aufgegliedert (Ermittlung des auf den Landwert entfallenden Schadens mit der Lageklassenmethode). Der Entschädigungsbetrag für den Landanteil richtet sich proportional nach dem Anteil, zu dem sich die Parzellenfläche im Überflugkorridor befindet. Der Entschädigungsbetrag für den Gebäudeanteil richtet sich auf analoge Weise nach der Lage des Gebäudes. Liegt das Gebäude vollständig ausserhalb des Korridors, erfolgt somit überhaupt keine Entschädigung für den Gebäudeanteil.

11.1 Die Enteignete stellt sich auf den Standpunkt, der Entschädigungsanspruch des Grundeigentümers habe sich bei jedem direkten Eindringen in das Grundeigentum einzig nach den Kriterien zu richten, die auf direkt

überflogene Grundstücke zur Anwendung kämen. Die für die Enteignung von Nachbarrechten aufgestellten Voraussetzungen dürften nicht – auch nicht für einen Teil des Grundstücks – zur Anwendung gelangen.

11.2 Es ist damit näher auf die rechtliche Ausgangslage im Fall eines "Teilüberflugs" einzugehen.

11.2.1 Unabhängig davon, ob der Grundeigentümer eine Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte oder eine Entschädigung für direkten Überflug fordert, legt er dem Enteignungsrichter die öffentlich-rechtlichen Ansprüche vor, die aus dem Entzug der Abwehrrechte resultieren, welche das Privatrecht gegen die Einwirkungen aus dem Betrieb des Flughafens zur Verfügung stellen würde (vgl. vorne E. 5.1). Es handelt sich beim "direkten Überflug" und bei der "Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte" somit um zwei mögliche Anspruchsgrundlagen für ein- und dieselbe Entschädigung (vgl. dazu BGE 131 II 137 E. 1.2 und BGE 136 II 65 E. 1.1). Entsprechend ist, wie bereits erwähnt, schon unter dem Titel "direkter Überflug" 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).

Damit ist klar: Kann sich ein Grundeigentümer auf direkten Überflug berufen, hat er allein aus diesem Grund Anspruch auf eine volle Entschädigung. Ein direkter Überflug liegt vor, wenn die Flugzeuge tatsächlich in die Luftsäule über dem Grundstück eindringen und die weiteren Bedingungen (geringe Überflughöhe, Regelmässigkeit) erfüllt sind (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 5 [vor E. 5.1] mit Hinweisen). In den vorliegenden Verfahren stellt sich nun erstmals explizit die Frage, wie hinsichtlich von Parzellen zu verfahren ist, die nur teilweise innerhalb eines Überflugkorridors liegen. Das Bundesgericht hat sich bereits dazu geäussert, wie ein solcher Korridor im Fall von Instrumentenflügen festzulegen ist. Es hat dabei auch auf seine Rechtsprechung verwiesen, wonach die Entschädigung für direkten Überflug in gewisser Hinsicht mit einer Entschädigung für die zwangsweise Errichtung einer Dienstbarkeit (Überflugsservitut) gleichgesetzt werden kann. Wie das Bundesgericht festgehalten hat, kann die entsprechende "Dienstbarkeit" klar auf den (als Korridor festgelegten) verhältnismässig schmalen Streifen Land beschränkt werden (vgl. BGE 131 II 137 E. 3.1.1 und 3.1.3). Das Bundesgericht hat jedoch nie angetönt, dass bei Parzellen, die nur teilweise innerhalb eines solchen klar definierten Korridors liegen, eine Entschädigung lediglich für den Minderwert des Lands bzw. der Gebäudeteile im Korridor geschuldet wäre. Wie nachfolgend dargelegt wird, widerspricht das

Vorgehen der Vorinstanz denn auch den Vorgaben des Bundesgerichts und des Enteignungsgesetzes.

11.2.2 Von direkten Überflügen ist bereits dann auszugehen, wenn nur am Rande in die Luftsäule über dem Grundstück eingedrungen wird. Dies ergibt sich daraus, dass der Grundeigentümer nach Art. 641 Abs. 2 ZGB auch ein solches partielles Eindringen nicht dulden müsste. Auch dieser Eigentümer sieht sich damit mit dem vom Bundesgericht erwähnten "Überflugsservitut" konfrontiert. Das sieht auch das Bundesgericht so, wie aus seinem Entscheid vom 8. Juni 2010 (teilweise publiziert in BGE 136 II 263) hervorgeht. Das Bundesgericht führte aus, von einem direkten Überflug könne nur die Rede sein, wenn ein Flugzeug ganz oder teilweise – "etwa mit einem Flügel" – in die Luftsäule über dem fraglichen Grundstück eindringe. Bei seitlichen Vorbeiflügen, so beeindruckend sie auch sein möchten, werde das Grundeigentum nicht berührt und seien die Einwirkungen nur unter dem Blickwinkel einer Nachbarrechtsverletzung zu prüfen. Der Eigentümer eines Grundstücks, das sich knapp ausserhalb des Korridors befinde, könne keine Entschädigung wegen direkten Überflugs verlangen, auch wenn seine Liegenschaft in besonderem Mass von schädlichen Immissionen des Flugbetriebs betroffen sei (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_284/2009 vom 8. Juni 2010 E. 12.2 mit Hinweis). Eine Liegenschaft, die knapp in den Korridor hineinragt, muss demnach aber als direkt überflogen gelten.

Damit kann der Grundeigentümer auch dann eine Entschädigung für direkten Überflug fordern, wenn nur ein kleiner Teil der betroffenen Parzelle innerhalb des Überflugkorridors liegt. Gemäss der Entschädigungsgarantie von Art. 16 EntG muss es sich dabei, wie bei jeder Enteignungsentschädigung nach dem Enteignungsgesetz, um eine volle Entschädigung handeln. Die Enteignungsentschädigung bei "Teilüberflug" ist somit – genauso wie die Entschädigung für einen "vollständigen" direkten Überflug – nach Art. 17 ff. EntG zu bestimmen, konkret also nach den Regeln über die (rechtliche) Teilenteignung. Wie bereits erwähnt, kommt dabei gestützt auf Art. 19 Bst. b EntG die Differenzmethode zur Anwendung, die darin besteht, vom Verkehrswert der unbelasteten Liegenschaft denjenigen der belasteten Liegenschaft abzuziehen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 2.2.2). Da der gesamte Schaden gedeckt werden muss, ist dabei auf den Minderwert des ganzen Grundstücks abzustellen, unabhängig davon, ob das "Überflugsservitut" räumlich auf einen bestimmten Bereich der Liegenschaft begrenzt ist.

Auch im Fall eines "Teilüberflugs" hat der Grundeigentümer damit Anspruch auf eine volle Entschädigung. Er braucht sich dabei – da die zwei Anspruchsgrundlagen alternativ zueinander stehen – die Voraussetzungen nicht entgegen halten zu lassen, die hinsichtlich einer Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte zu beachten sind (Unvorhersehbarkeit und Spezialität der Immissionen sowie Schwere des Schadens). Es kommt ferner nicht in Frage, den Entschädigungsanspruch für direkten Überflug selber von diesen drei Voraussetzungen abhängig zu machen. Denn diese sind ihrer Natur nach auf den Tatbestand der Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte beschränkt. Sie leiten sich nämlich daraus ab, dass eine Verletzung von Nachbarrechten gemäss Art. 684 ZGB nur bei übermässigen Einwirkungen gegeben ist. Die Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit ergibt sich dabei daraus, dass die Übermässigkeit der Einwirkungen in Absatz 2 der genannten Bestimmung von der Lage und Beschaffenheit der Grundstücke und dem Ortsgebrauch abhängig gemacht wird (vgl. dazu statt vieler BGE 94 I 286 E. 8 und 9 sowie BGE 110 Ib 43 E. 4; vgl. dazu auch HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 5 Rz. 15 ff.). Im Fall eines direkten Überflugs obliegt es dem Enteignungsrichter hingegen nicht, die Duldbarkeit einer mittelbaren Immission zu bewerten, sondern vielmehr, die Folgen einer ungerechtfertigten Einwirkung im Sinn von Art. 641 Abs. 2 ZGB zu beurteilen (vgl. BGE 129 II 72 E. 2.6). Die Entschädigung für direkten Überflug kann daher auch nicht für einen Teilbetrag von den erwähnten drei Voraussetzungen abhängen.

11.2.3 Gestützt auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts und die Vorgaben des Enteignungsgesetzes hat die Entschädigung für direkten Überflug den Minderwert des Grundstücks somit nicht bloss im Verhältnis der Parzellen- bzw. Gebäudefläche innerhalb des Überflugkorridors zu decken, sondern vollständig. Dies unabhängig von den Kriterien, die hinsichtlich einer Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte zu beachten sind.

11.3 Wie die Vorinstanz ausführt, hält sie ihr Vorgehen jedoch aus Gründen der Gleichbehandlung für geboten. Es könne nicht angehen, dass der Eigentümer einer grossen Parzelle, die teilweise überflogen werde, eine grössere Entschädigung erhalte als der Eigentümer einer kleinen Parzelle, die aber im gleichen Flächenumfang direkt überflogen werde.

11.3.1 Die Enteignete hält dem entgegen, es sei nicht einzusehen, warum der Eigentümer einer grösseren Parzelle nicht eine entsprechend grössere

Entschädigung erhalten sollte. Eine Ungleichbehandlung könne darin sicherlich nicht erblickt werden. Vielmehr stelle es eine Ungleichbehandlung dar, dem Grundeigentümer einer bloss teilweise senkrecht überflogenen Parzelle nur einen Teil seines Schadens zu ersetzen. Dieser sei nicht nur in tatsächlicher Hinsicht praktisch gleich betroffen wie der Eigentümer einer vollständig senkrecht überflogenen Parzelle, sondern leite wie Letzterer auch seinen Entschädigungsanspruch aus dem Eindringen in den Luftraum des Grundstücks und damit aus dem Direktüberflug ab.

11.3.2 Nach dem in Art. 8 Abs. 1 BV statuierten allgemeinen Rechtsgleichheitsgebot ist Gleiches nach Massgabe seiner Gleichheit gleich und Ungleiches nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich zu behandeln. Der Anspruch auf Gleichbehandlung wird insbesondere verletzt, wenn hinsichtlich einer entscheidwesentlichen Tatsache rechtliche Unterscheidungen getroffen werden, für die ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen nicht ersichtlich ist, oder wenn Unterscheidungen unterlassen werden, die aufgrund der Verhältnisse hätten getroffen werden müssen (vgl. BGE 136 V 231 E. 6.1 und BGE 134 I 23 E. 9.1 je mit Hinweisen). Der Anspruch auf Gleichbehandlung ist sowohl bei der Rechtsetzung als auch bei der Rechtsanwendung zu beachten (vgl. dazu ULRICH HÄFELIN / GEORG MÜLLER / FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Auflage, Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 507, mit Hinweisen).

11.3.3 Wird allen Eigentümern direkt überflogener Liegenschaften der Minderwert ihres Grundstücks vollständig ersetzt, so werden diese Eigentümer untereinander nicht in unzulässiger Weise ungleich behandelt. Der Vorinstanz geht es indes darum, die rechtliche Besserstellung der Eigentümer direkt überflogener Liegenschaften zu begrenzen, indem diese eben nur bezüglich des Lands und der Gebäude innerhalb des Überflugkorridors besser gestellt werden sollen als die Eigentümer nicht direkt überflogener Liegenschaften. In diesem Sinne argumentieren auch die Enteigner: Ihrer Ansicht nach wäre es geradezu abwegig und absurd, die zu entschädigende Fläche nicht zu begrenzen. Dies könne am (realen) Extrembeispiel einer sehr grossen Parzelle mit neun Mehrfamilienhäusern gezeigt werden. Obschon die grosse Mehrheit der Mehrfamilienhäuser nicht direkt überflogen werde, stehe dem Eigentümer ohne diese Begrenzung eine Minderwertentschädigung für das gesamte Land und für alle Mehrfamilienhäuser zu. Dies wäre, so die Enteigner, unhaltbar und führte auch zu krassen Ungleichbehandlungen. Wäre das Grundstück nämlich in einzelne Mehrfamilienhausparzellen aufgeteilt worden, wäre eine Minderwertentschädigung anerkanntermassen nur bei den teilweise direkt überflogenen Parzellen ein

Thema. Dies könne nicht anders sein, nur weil eine solche Parzellierung zufälligerweise nicht vorgenommen worden sei. Auch gegenüber einer Nachbarliegenschaft, die sich allenfalls viel näher am Überflugkorridor befinde als ein davon bis zu 170 Meter entferntes Mehrfamilienhaus auf der sehr grossen Parzelle, führe dies zu einem stossenden Ergebnis, da für die nähere Liegenschaft keine Entschädigung geschuldet sei, für das entferntere Mehrfamilienhaus hingegen schon.

11.3.4 Es mag auf den ersten Blick als stossend empfunden werden, dass der Eigentümer einer Parzelle, die knapp in den Überflugkorridor hineinragt, eine volle Entschädigung erhältlich machen kann, während derjenige, dessen Parzelle sich knapp ausserhalb des Korridors befindet, unter Umständen keinen Anspruch auf Entschädigung hat. Die Enteignete weist jedoch zu Recht darauf hin, dass sowohl der Eigentümer einer vollständig als auch derjenige einer teilweise im Korridor liegenden Parzelle, anders als der Eigentümer einer nicht direkt überflogenen Liegenschaft, ihren Entschädigungsanspruch aus dem Eindringen in den Luftraum des Grundstücks ableiten: Wie aus den bisherigen Erwägungen hervorgeht, sind die unterschiedlichen Anspruchsvoraussetzungen für die Enteignungsentschädigung in der unterschiedlichen zivilrechtlichen Ausgangslage begründet, d.h. darin, dass zur Abwehr direkter Überflüge nicht bloss die nachbarlichen Abwehrrechte zur Verfügung stünden, sondern auch ein nicht von der Übermässigkeit der Einwirkungen bzw. vom Ortsgebrauch abhängiger Abwehranspruch. Es versteht sich von selbst, dass die enteignungsrechtliche Entschädigung von der zivilrechtlichen Ausgangslage abhängen kann bzw. muss. Denn eine formelle Enteignung kann nur dann vorliegen, wenn bestimmte dingliche bzw. obligatorische Rechte entzogen oder beschränkt werden (vgl. dazu Art. 5 und Art. 23 Abs. 1 EntG).

Die rechtliche Besserstellung der Eigentümer direkt überflogener Liegenschaften im Enteignungsverfahren – darunter auch die von einem "Teilüberflug" betroffenen – beruht somit auf einer besonderen zivilrechtlichen Ausgangslage, ist daher sachlich begründet und verstösst nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot. Daran ändert auch das Argument nichts, der Eigentümer einer Parzelle, die knapp in den Korridor hineinrage, könne doch aufgrund der Ähnlichkeit der Sachverhalte nicht derart besser gestellt sein als der Eigentümer einer knapp ausserhalb des Korridors befindlichen Parzelle. Der Sachverhalt – also die tatsächliche Ausgangslage – mag zwar fast identisch sein, aber eben nicht die zivilrechtliche Ausgangslage. Letztlich ist also entscheidend, dass bereits in zivilrechtlicher Hinsicht grundlegend zwischen direkten Überflügen und Vorbeiflügen zu unterscheiden ist.

Dass dem so ist, hat das Bundesgericht abschliessend festgestellt. Die damit verbundene Besserstellung der Eigentümer direkt überflogener Liegenschaften zeigt sich anhand der von einem "Teilüberflug" betroffenen Parzellen einfach besonders akzentuiert. Dem kann nun aber nicht dadurch entgegen gewirkt werden, die Stellung der von einem "Teilüberflug" betroffenen Eigentümer – in Missachtung des Grundsatzes der vollen Entschädigung – wieder der Stellung derjenigen Eigentümer anzunähern, die sich nicht auf direkten Überflug berufen können. Die von der Vorinstanz vorgenommene generelle Unterscheidung zwischen inner- und ausserhalb des Korridors liegenden Parzellen- und Gebäudeflächen ergibt sich damit auch nicht aus dem allgemeinen Rechtsgleichheitsgebot.

11.3.5 Besonders einzugehen ist indes noch auf die von den Enteignern erwähnte Fallkonstellation, in der eine mehrere Mehrfamilienhäuser umfassende Liegenschaft von einem "Teilüberflug" betroffen ist. Das Bundesgericht hat in seinem Rückweisungsentscheid vom 13. Januar 2010 (teilweise publiziert in BGE 136 II 165) nämlich festgehalten, die Vorinstanz werde beurteilen müssen, ob "alle Stockwerkeigentümer der Liegenschaft" oder "nur diejenigen des direkt überflogenen Blocks" Anspruch auf eine Entschädigung hätten (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_286/2009 vom 13. Januar 2010 E. 6). Zwar ist dabei von einer generellen Unterscheidung zwischen inner- und ausserhalb des Korridors liegenden Flächen ebenfalls nicht die Rede, doch mochte es das Bundesgericht offenbar nicht von Vornherein verwerfen, dass bei "teilüberflogenen" Liegenschaften, die mit mehreren Gebäuden überbaut sind, Differenzierungen vorgenommen werden könnten.

Es trifft zu, dass man sich eine mehrere Mehrfamilienhäuser umfassende Liegenschaft in der Regel auch in verschiedene Parzellen aufgeteilt denken könnte. Wurde eine solche Aufteilung in mehrere Parzellen nicht vorgenommen, erachten dies die Enteigner daher als "zufällig". Sie weisen darauf hin, dass aufgrund dieser "Zufälligkeit" auch der Minderwert von Mehrfamilienhäusern ersetzt wird, die einen deutlichen Abstand zum Korridor aufweisen. Tatsächlich wäre ein Vorgehen wohl praktikabel, bei dem die Gesamtliegenschaft gedanklich in mehrere Parzellen aufgeteilt wird, die je eines der Gebäude plus das umgebende Land umfassen, und eine Entschädigung dann nur für den Minderwert derjenigen gedachten Parzellen zugesprochen wird, die zumindest teilweise im Überflugkorridor liegen. Doch würde dies ebenfalls darauf hinauslaufen, dem Grundeigentümer die ihm aufgrund der zivilrechtlichen Ausgangslage zustehende volle Enteignungsentschädigung zu verweigern. Daran ändert auch der Umstand

nichts, dass die rechtliche Besserstellung der Eigentümer direkt überflogener Liegenschaften in diesen Fällen ganz besonders auffällt. Eine gedankliche Aufteilung in "Teilparzellen" ist daher aus den gleichen Gründen abzulehnen wie eine generelle Unterscheidung zwischen inner- und ausserhalb des Korridors liegenden Flächen.

11.3.6 Aus dem allgemeinen Rechtsgleichheitsgebot kann somit nicht abgeleitet werden, die Höhe der Entschädigung für direkten Überflug sei davon abhängig zu machen, zu welchem Teil die Parzelle bzw. die Gebäude im Überflugkorridor liegen.

11.4 Zusammenfassend ist dem Grundeigentümer unter dem Titel "direkter Überflug" jeweils eine Entschädigung zuzusprechen, die den Minderwert des gesamten Grundstücks deckt. Dies jeweils unabhängig davon, ob die betroffene Parzelle ganz oder teilweise innerhalb des Überflugkorridors liegt, und unabhängig von den Kriterien, die hinsichtlich einer Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte zu beachten sind.

12.
Im vorliegend zu beurteilenden Fall ist die Enteignete Eigentümerin eines Baugrundstücks. Dieses weist eine Fläche von 1'531m^2 auf, wovon sich ca. 218m^2 innerhalb des festgelegten Überflugkorridors befinden. Da also ein "Teilüberflug" gegeben ist, hat die Enteignete Anspruch auf eine Entschädigung, die den Minderwert der gesamten Liegenschaft deckt. Die Kürzung der Komponente "lärmverursachter Minderwert" erfolgte zu Unrecht. Die von der Enteigneten aufgeworfene Frage nach der Breite des Überflugkorridors kann demnach offen gelassen werden.

Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert"

MIFLU I (Übersicht)

13.
Die Vorinstanz hat die fluglärmbedingten Minderwerte von selbst genutztem Wohneigentum (Einfamilienhäusern und Stockwerkeigentum) anhand des Modells "MIFLU I" ermittelt. Bei Ertragsliegenschaften (Mehrfamilienhäusern) zog sie hingegen das "hedonische Modell ESchK" heran. Vorliegend hat die Vorinstanz zwar das Modell ESchK verwendet, doch ist zum besseren Verständnis zunächst auf MIFLU I einzugehen.

13.1 Der Auftrag zur Erarbeitung von MIFLU I ging von der Flughafen Zürich AG aus; die Entwicklung erfolgte durch die Zürcher Kantonalbank

(ZKB) unter Begleitung durch ein Expertengremium. Das Bundesgericht hat das Modell in den Verfahren betreffend Starts ab Piste 16 für anwendbar erklärt (vgl. BGE 134 II 49 E. 16-18).

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 sowie 17 bis 18 Merkmale der Liegenschaft selbst (vgl. BGE 134 II 49 E. 17.1).

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).

13.2 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. Die Fluglärmbelastung wird über drei Variablen abgebildet:

– *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.

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 das heutige Urteil im Verfahren A-2161/2012 E. 11.1; vgl. auch BGE 134 II 49 E. 18.5.2).

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

14.

14.1 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 Gerichtsurteilen 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.

14.2 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, wobei die Verkehrswertschätzungen bei Baugrundstücken konkret per 30. Oktober 2001 vorgenommen worden sind. Für die Minderwertberechnung wurden die Lärmwerte des Jahres 2002 herangezogen.

15.

Die Enteignete hat 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 Enteignete fordere 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 Gebiet 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 ge-

mäss Modell ESchK auf den in MIFLU I abgespeicherten Lärmdaten beruhe und ein Abstellen auf Lärmdaten ausserhalb dieses Programms vorliegend systemwidrig wäre.

Die nachträgliche Entschädigungsforderung nach Art. 41 EntG, welche die Enteignete für den Fall geltend gemacht hatte, 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.

15.1 Die Enteignete führt 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 ihres Standpunkts bringt die Enteignete 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 Enteignete habe 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 Enteignete, 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 Enteignete 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.

15.2 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.

15.2.1 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).

15.2.2 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 werden, 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.

15.2.3 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).

15.3 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.

15.3.1 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.

15.3.2 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.

15.3.3 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 Anflüge 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.

15.3.4 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.

15.3.5 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.

15.3.6 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 Enteignete beanstandet 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.

15.3.7 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. Die Zunahme dieses Werts wirke sich nicht dramatisch aus, vor allem nicht auf den in den vorliegenden Verfahren letztlich allein massgebenden Minderwert. Denn der Mehr-Minderwert, der sich bei einem Abstellen auf einen späteren Zeitpunkt ergebe, liege (beim Modell ESchK) im Unschärfebereich.

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 wird die Zunahme der Lärmbelastung am späten Abend und in den ersten Nachtstunden wenigstens bei MIFLU I speziell berücksichtigt und wirkt sich dort 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.

15.3.8 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.

15.3.9 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 Stichtag 1. Januar 2002 (bzw. per 30. Oktober 2001) mit einer Minderwertberechnung zu kombinieren, die sich auf die Lärmdaten eines späteren Jahres stützt.

15.4 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).

15.4.1 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.

15.4.2 Die Enteignete argumentiert, 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 befriedigen können. Demnach, so die Enteignete, 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.

15.4.3 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.

15.4.4 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 der 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.

15.4.5 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.

15.5 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 der Enteigneten angerufene zukünftige Entwicklung ist jedoch nicht zu berücksichtigen, da diese nicht mit hinreichender Sicherheit in nächster Zukunft eintreten wird.

Räumlich massgebliche Lärmwerte

16.
Die Vorinstanz hat die Lärmwerte – auch wenn das Modell ESchK zur Anwendung kam – jeweils dem MIFLU-I-Programm entnommen. Es handelt sich dabei um Werte, die von der Empa mit dem Simulationsmodell "FLULA" berechnet worden sind (vgl. bereits oben E. 13.2). Da die Lärmwerte in MIFLU I nur für überbaute Liegenschaften gespeichert sind, hat die Vorinstanz im vorliegenden Fall auf die Werte der südlich angrenzenden Liegenschaft (Adresse 7) zurückgegriffen (diese sind in der Tabelle "Lärmwerte 2002 / 2007 / 2011 ausgewählter Liegenschaften in Kloten" vom 14. Januar 2013 [act. 27/14 im Verfahren A-2132/2012] unter "[…]" auffindbar).

16.1 Die Enteignete macht in ihrer Beschwerde vom 23. April 2012 geltend, da die senkrechten Überflüge ausschliesslich im nördlichen Bereich der Parzelle stattfänden, seien die Werte der nördlich angrenzenden Lie-

genschaft (Adresse 8) heranzuziehen – unabhängig davon, ob die Lärmwerte gemäss vBR, die Lärmwerte des Jahres 2007 oder die Lärmwerte des Jahres 2002 verwendet würden.

Die Enteigner heben in ihrer Stellungnahme vom 26. Oktober 2012 den Umstand hervor, dass die Lärmbelastung bei FLULA an Empfangspunkten in einem Gitternetz berechnet wird. Bei der Berechnung der Lärmwerte, die ins Modell MIFLU I einbezogen wurden, hatte die Maschenweite des Bodengitters 100 Meter betragen (vgl. dazu auch die technische Programm-Dokumentation FLULA2 [Version 4] der Empa vom September 2010, S. 7 und 16 f., abrufbar unter <www.empa.ch> > Departments and Labs > Bau- und Maschineningenieurwesen > Akustik / Lärmminderung > Umweltakustik > Fluglärm > Berechnung von Fluglärm, besucht am 25. September 2013). Die Enteigner legen dar, das Grundstück (Adresse 7) und das Grundstück (Adresse 8) lägen im gleichen Quadrat des sich ergebenden Hektarrasters. Auch das vorliegend zu beurteilende Grundstück liege in diesem Hektarquadrat. Die Lärmwerte innerhalb desselben Quadrats seien identisch.

Die Enteignete hält in ihrer Stellungnahme vom 10. April 2013 fest, sie nehme vom Hektarraster Kenntnis. Dies vermöge an der fehlenden Plausibilität der Ergebnisse im vorliegenden Fall allerdings nichts zu ändern. Ein Vergleich der Lärmwerte des Jahres 2011 zeige nämlich, dass die Hektarquadrate unmittelbar unter dem Leitstrahl des Instrumentenlandesystems (ILS) systematisch erheblich niedrigere Lärmwerte aufwiesen als die unmittelbar nördlich daran angrenzenden. Was auch immer die Erklärung dafür sei, stehe jedenfalls fest, dass die Lärmwerte senkrecht unter der Anflugschneise systematisch etwas tiefer lägen als leicht schräg darunter. Da dafür kein Grund ersichtlich sei, sei bei der Minderwertermittlung auf die Lärmwerte des nordöstlich angrenzenden Hektarquadrats abzustellen.

16.2 Wie das Bundesgericht festgehalten hat, berücksichtigt FLULA die Topographie, die Bodendämpfung, die Luftdämpfung, die Flugverkehrszahlen, die operationellen Verfahren (Flugprofile und -wege), das Abstrahlverhalten sowie die Schallleistung der Quellen. Unerfasst blieben einzig abschirmende Wirkungen von Hindernissen und Reflexionen in bebauten Gebieten und beispielsweise bei Felswänden. Nicht vergessen werden dürfe jedoch, dass sowohl bei Messungen wie bei Berechnungen gewisse Fehlerquoten und Unsicherheiten in Kauf genommen werden müssten, die sich auch bei sorgfältigstem Vorgehen nicht vermeiden liessen (BGE 126 II 522 E. 48a).

16.3 Im hier interessierenden Bereich befindet sich die Mitte des Überflugkorridors bzw. der ILS-Leitstrahl ungefähr auf der Koordinate 256 700 oder südlich davon (vgl. zum Hektarraster die von den Enteignern eingereichten Karte "Gitternetz Lärmberechnungen EMPA" [act. 14/7] und zur Lage des Überflugkorridors act. 16.1 der allgemeinen Vorakten 1). Dennoch weisen die in den Vergleich der Enteigneten einbezogenen südlich der Koordinate 256 700 liegenden Hektarquadrate tiefere Lärmwerte auf als ihre nördlichen bzw. nordöstlichen Nachbarn. Die Differenzen betragen beim Leq16h (6-22 Uhr) bis zu 0.9 dB und bei den Leq-1h-Werten der Stunden von 21 bis 23 Uhr bis zu 1.6 dB (jeweils Lärmwerte 2011).

Aus dem oben zitierten Bundesgerichtsentscheid geht indes hervor, dass es sich bei FLULA zwar um ein zuverlässiges und allgemein akzeptiertes Lärmberechnungsmodell handelt, jedoch keine übertriebenen Ansprüche an die Exaktheit der Berechnungen gestellt werden dürfen. Denkbar ist zudem, dass die erwähnten Abweichungen durch die Art und Weise zustande kommen, wie MIFLU I die Lärmwerte den einzelnen Liegenschaften zuordnet. Möglicherweise liegen die Empfangspunkte, für welche die Empa die Lärmwerte berechnet hat, nicht in der Mitte der von MIFLU I verwendeten Hektarquadrate, sondern jeweils an deren südwestlicher Ecke. In jedem Fall aber ist die Grössenordnung der Abweichungen zu gering, um ein Abstellen auf andere als die nach MIFLU I massgeblichen Lärmwerte zu rechtfertigen.

16.4 Demnach hat die Vorinstanz bei der Minderwertberechnung zu Recht auf die Lärmwerte der Liegenschaft (Adresse 7) zurückgegriffen.

Modell ESchK

17.
Die Vorinstanz hat den lärmbedingten Minderwert, da die Parzelle überwiegend von Ertragsliegenschaften umgeben ist, anhand des hedonischen Modells ESchK ermittelt. Der lärmbedingte Minderwert wird bei diesem Modell, wie bei MIFLU I, in Prozenten des Verkehrswerts ohne Fluglärm ausgedrückt. Bei der Ermittlung des Verkehrswerts ohne Fluglärm unterstützt das Modell ESchK den Schätzer allerdings nicht; dieser Ausgangswert ist nach konventionellen Methoden zu schätzen. Die ins Modell ESchK einbezogene Fluglärmbelastung beruht ebenfalls auf den Lärmwerten, die von der Empa mittels "FLULA" flächendeckend auf den Hektar genau berechnet worden sind (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 9 sowie BGE 138 II 77 E. 7.1). Das Modell ESchK

stellt dabei, anders als MIFLU I, allein auf die Grundbelastung ab. Diese fliesst über die Variable "Leq16h (6-22 Uhr) über 45dB" ins Modell ein; die Wertreduktion beträgt unabhängig von der Lage 0.9% pro dB (vgl. BGE 138 II 77 E. 7.1 sowie unten E. 17.4.2 und 17.8.1).

Die Vorinstanz führt im angefochtenen Entscheid aus, zwar habe das Bundesgericht offen gelassen, ob das Modell ESchK auch im Fall der Ostanflüge angewendet werden könne. Es habe aber auch bestätigt, dass ihr ein erheblicher Spielraum bei der Wahl der Fluglärmparameter zustehe. Sie habe im Vorfeld Modelle durchgerechnet, welche die Grundbelastung, die Spitzenbelastung oder eine Kombination dieser Lärmindikatoren berücksichtigt hätten. Sie habe sich nach einer Analyse der Minderwerte, der Standartabweichungen und der Signifikanz für ein reines Abstellen auf die Grundbelastung entschieden, ausgehend von einem Toleranzniveau von 45 dB. Dieser Grundsatzentscheid sei im hedonischen Modell ESchK umgesetzt. Die Modellwahl sei nicht nur für das Gebiet der Gemeinde Opfikon, sondern generell für Fluglärmfälle erfolgt.

17.1 Die Enteignete macht in ihrer Beschwerde vom 23. April 2012 geltend, das Modell ESchK sei an die besondere Abend- und Nachtlärmbelastung in Kloten anzupassen. Dies könne durch eine Erhöhung des Entwertungssatzes auf mindestens 1.2% pro dB erfolgen. Die Vorinstanz habe sich in den Opfiker Fällen für einen Entwertungssatz von 0.9% entschieden, weil die ermittelten Minderwerte damit in der Grössenordnung derjenigen Minderwerte zu liegen gekommen seien, die mit MIFLU I für selbst genutztes Wohneigentum berechnet worden seien. In den Klotener Fällen ergäben sich nun aber (auf Basis der Lärmwerte 2002) um rund einen Drittel tiefere Minderwerte. Grund für die gegenüber MIFLU I ganz erheblich tieferen Minderwerte sei, dass das einzig auf die Grundbelastung abstellende Modell ESchK die Belastung der letzten Abendstunden nur ungenügend berücksichtige und diejenige der ersten Nachtstunden (ab 22 Uhr) überhaupt nicht. Gerade diese Faktoren seien in Kloten aber von ganz entscheidender Bedeutung, während sie bei den bisherigen Präjudizien betreffend Opfikon nicht relevant gewesen seien. Es sei deshalb nicht sachgerecht, das Modell ESchK unreflektiert und telquel auf Kloten zu übertragen. Vielmehr sei es an die besonderen Verhältnisse in Kloten anzupassen. Zu diesem Zweck seien als Vergleichsgrössen wiederum die mit MIFLU I ermittelten Minderwerte heranzuziehen. Dabei ergebe sich (auf Basis der Lärmwerte 2002) ein Entwertungssatz von 1.2% pro dB.

Nachdem die Enteigner ergänzende Unterlagen betreffend Flugbewegungszahlen und Fluglärmwerte eingereicht haben (vgl. Sachverhalt N), macht die Enteignete in ihrer Stellungnahme vom 10. April 2013 weiter geltend, ausgehend von den Lärmwerten 2007 und 2011 lägen die Minderwerte gemäss Modell ESchK sogar rund 45% tiefer als die MIFLU-I-Minderwerte. Entsprechend sei beim Modell ESchK ein Entwertungssatz von 1.6% pro dB zu wählen.

17.2 Die Vorinstanz führt in ihrer Vernehmlassung aus, sie habe eine wissenschaftliche Überprüfung des Modells hinsichtlich der Klotener Fälle, wie bereits im angefochtenen Entscheid ausgeführt, nicht für erforderlich erachtet. Falls das Bundesverwaltungsgericht eine solche Überprüfung hingegen für angezeigt erachte, biete es sich an, bei Prof. Scognamiglio eine Expertise einzuholen. Dieser hat dem Bundesverwaltungsgericht indes keine Stellungnahme eingereicht (vgl. vorne Sachverhalt M).

17.3 Die Enteigner halten den Ausführungen der Enteigneten entgegen, sowohl das Bundesverwaltungsgericht als auch das Bundesgericht hätten das Modell ESchK – gegen den Widerstand der Enteigner – als tauglich und bundesrechtskonform beurteilt. Die Vorinstanz habe dabei immer betont, das Modell sei nicht nur für Opfikon, sondern für die gesamte Region bzw. für alle Enteignungsfälle ausgearbeitet worden. Vor diesem Hintergrund könnten die gleichen Gerichte die Tauglichkeit des Modells ESchK nun nicht wieder in Frage stellen. Hinzu komme, dass ein Einbezug der Spitzenbelastung bei der Entwicklung des Modells geprüft worden sei. Auch der Einbezug von Abend-, Nacht- und Morgenlärm sei bewusst ausgeschlossen worden. Diese von den Gerichten geschützten Fachmeinungen dürften nicht mehr in Frage gestellt werden. Es könne nicht angehen, für jede Region im Bereich des Flughafens Zürich ein eigenes Modell kreieren zu wollen. Ohnehin aber treffe es nicht zu, dass der Leq16h (6-22 Uhr) die Lärmsituation in Kloten nur unzureichend abbilde. Auch 2011 hätten 80% der Landungen auf Piste 28 zwischen 6 und 22 Uhr stattgefunden und seien damit in den Leq16h (6-22 Uhr) eingeflossen. Von allen Flugbewegungen über der Stadt Kloten fänden sogar 90% zwischen 6 und 22 Uhr statt. Im Übrigen sei das von der Enteigneten vorgeschlagene Vorgehen unzulässig, lediglich aufgrund der MIFLU-I-Minderwerte bei Vergleichsliegenschaften in der Stadt Kloten den von der Vorinstanz ermessensweise festgelegten und auch für Kloten für korrekt befundenen Entwertungssatz von 0.9% pro dB heraufzusetzen. Wenn schon sei ein neues Modell ESchK zu konfigurieren, das z.B. auch die Spitzenbelastung, die Tagesrandbelastung oder beides berücksichtige.

In ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 2013 weisen die Enteigner zudem darauf hin, die Minderwerte für die Jahre 2007 und 2011 liessen sich mit dem heutigen MIFLU I gar nicht bestimmen. Dieses basiere auf dem Zeitfenster 1995 bis 2005. Da man die MIFLU-I-Minderwerte der Jahre 2007 und 2011 also gar nicht kenne, werde die Angabe der Enteigneten bestritten, wonach die Minderwerte gemäss Modell ESchK um 45% tiefer lägen.

17.4 Zunächst ist auf die Entwicklung des Modells ESchK und die zu diesem Modell bereits vorhandene Rechtsprechung einzugehen.

17.4.1 Während MIFLU I in den Verfahren betreffend Starts ab Piste 16 bereits von Anfang an zur Verfügung stand, war ein Modell zur Bestimmung der lärmbedingten Minderwerte von Ertragsliegenschaften zunächst nicht vorhanden. Das Bundesgericht hielt fest, auch für Ertragsliegenschaften, die Wohnzwecken dienten und sich nicht für eine andere, weniger lärmempfindliche Nutzung eigneten, habe eine schematische Beurteilung des fluglärmbedingten Schadens zu erfolgen. Es seien ein Raster bzw. die geeigneten Kriterien zur schematischen Beurteilung der immissionsbedingten Entwertung von Mehrfamilienhäusern aufzustellen (vgl. BGE 134 II 160 E. 13 und 14).

In der Folge liess die Vorinstanz unter Verantwortung eines ihrer Fachrichter, Prof. Dr. Donato Scognamiglio, das Modell ESchK entwickeln. Prof. Scognamiglio zog Experten der IAZI AG bei und verwendete deren Transaktionsdaten. Er ist selber Verwaltungsrat und CEO der IAZI AG (vgl. BGE 138 II 77 E. 3.1). Die Flughafen Zürich AG liess ebenfalls ein Bewertungsmodell für Ertragsliegenschaften entwickeln, das als "MIFLU II" bezeichnet wird (vgl. BGE 138 II 77 E. 7.2). Die Vorinstanz entschied sich für die Verwendung des Modells ESchK (Schätzungsentscheid der Vorinstanz vom 1. März 2010 [im Verfahren A-2150/2012 als act. 12/2 zu den Akten genommen]).

17.4.2 Wie aus dem Bericht "Hedonisches Bewertungsmodell für fluglärmbelastete Renditeliegenschaften" der IAZI AG vom 24. September 2009 (nachfolgend: "Bericht Modell ESchK"; im Verfahren A-2150/2012 als act. 12/1 zu den Akten genommen) hervorgeht, wurden bei der Entwicklung des Modells ESchK sechs unterschiedliche Lärmspezifikationen getestet. Geprüft wurde die Verwendung folgender Variablen bzw. Kombinationen von Variablen (vgl. Bericht Modell ESchK, S. 15, 19):

– "Grundbelastung50" (Leq16h [6-22 Uhr] über 50 dB)

– "Grundbelastung45" (Leq16h [6-22 Uhr] über 45 dB)
– "Spitzenlärm50" (sofern Leq16h [6-22 Uhr] > 50 dB: höchster Leq1h zwischen 6 und 22 Uhr abzüglich Leq16h [6-22 Uhr])
– "Spitzenlärm45" (sofern Leq16h [6-22 Uhr] > 45 dB: höchster Leq1h zwischen 6 und 22 Uhr abzüglich Leq16h [6-22 Uhr])
– "Grunbelastung50"/"Spitzenlärm50"
– "Grundbelastung45"/"Spitzenlärm45"

Dabei erwiesen sich die Grundbelastung50 und die Grundbelastung45 als ungefähr gleich signifikant. Hingegen waren Spitzenlärm50 und Spitzenlärm45 in keiner Modellspezifikation signifikant (vgl. Bericht Modell ESchK, S. 20 ff.). Im Bericht Modell ESchK wurde festgehalten, sowohl die Spezifikation mit Grundbelastung50 alleine als auch die Spezifikation mit Grundbelastung45 alleine könnten statistisch gesehen vertreten werden. Werde die "Grenze" bei 50 dB angesetzt, sei die mittlere Wertreduktion (Korrektur pro dB) höher als bei einer Grenze von 45 dB (vgl. Bericht Modell ESchK, S. 27; vgl. auch S. 24). Die Vorinstanz entschied sich in der Folge für ein Abstellen auf die Grundbelastung45 (vgl. Schätzungsentscheid vom 1. März 2010, a.a.O., E. 3.2.6).

Bei der Entwicklung des Modells war zudem auch der Einbezug folgender Variablen geprüft worden (vgl. Bericht Modell ESchK, S. 15):

– "Morgenlärm" (höchster der folgenden Werte: Leq1h [5 bis 6 Uhr] über 45 dB, Leq1h [6 bis 7 Uhr] über 47 dB)
– "Abendlärm" (höchster der folgenden Werte: Leq1h [21 bis 22 Uhr] über 50 dB, Leq1h [22 bis 23 Uhr] über 50 dB, Leq1h [23 bis 24 Uhr] über 47 dB)
– "Nachtlärm" (Leq1h [23 bis 24 Uhr] über 45 dB [Flugbewegungen zwischen 00 und 05 Uhr werden dieser Stunde zugeschlagen])

Wie im Bericht Modell ESchK ausgeführt wird, wurden die Faktoren Nacht-, Abend- und Morgenlärm bei den getesteten Lärmspezifikationen jedoch nicht berücksichtigt (vgl. Bericht Modell ESchK, S. 19). Die Vorinstanz erläuterte hierzu, um den Einfluss dieser Faktoren unverzerrt zu bestimmen, wären "mehr Beobachtungen mit korrelierten Faktoren und eine verfeinerte Analyse" notwendig (vgl. Schätzungsentscheid vom 1. März 2010, a.a.O., E. 3.2.4). Dies bedeutet, dass der "Abendlärm" und der "Nachtlärm" nicht etwa vom Modell ESchK ausgeschlossen wurden, weil sie sich wie der "Spitzenlärm" eindeutig als nicht signifikant erwiesen hätten, sondern weil sich ihr Einfluss nicht näher bestimmen liess.

Die Vorinstanz führte aber weiter aus, da das Modell ESchK bereits 95% der Varianz erkläre, sei kaum davon auszugehen, dass durch den Einbezug weiterer Lärmfaktoren die Genauigkeit des Modells wesentlich erhöht würde. Es sei auch nicht davon auszugehen, dass sich an den geschätzten Minderwerten insgesamt wesentliche Veränderungen ergäben. Würden zusätzliche Lärmfaktoren ins Modell eingeführt, werde sich der Lärmeffekt über alle Faktoren verteilen, ohne dass sich der geschätzte Minderwert insgesamt wesentlich ändere (vgl. Schätzungsentscheid vom 1. März 2010, a.a.O., E. 3.2.4; zur Genauigkeit des Modells im Einzelnen: Schätzungsentscheid vom 1. März 2010, a.a.O., E. 3.2.2.4 f., Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 18 sowie BGE 138 II 77 E. 12.1 f.).

17.4.3 Das Bundesverwaltungsgericht schützte dieses Vorgehen in seinem Urteil vom 19. Januar 2011, ohne jedoch auf die Besonderheiten der Süd- und der Ostanflüge einzugehen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 17). Es hielt fest, bei der Wahl der Fluglärmparameter bestehe ein erheblicher Spielraum; diese seien nach sachlichen Kriterien zu wählen. Wenn sich die Vorinstanz, nachdem ein statistisch signifikanter Einfluss des Spitzenlärms nicht habe ermittelt werden können, für ein Abstellen auf die Grundbelastung entschieden habe, sei dies nicht zu beanstanden (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 17.3).

17.4.4 Das Bundesgericht führte in seinem Urteil 1C_100/2011 vom 9. Dezember 2011 (teilweise publiziert in BGE 138 II 77) aus, Aufgabe der Vorinstanz sei es gewesen, ein schematisches Modell für die Bewertung des fluglärmbedingten Minderwerts bei vermieteten Mehrfamilienhäusern zu erstellen, das praktikabel sei und die Gleichbehandlung der Enteigneten garantiere. Ein derartiges Modell könne nicht auf die Besonderheiten des konkreten Falls zugeschnitten sein, müsse aber die fluglärmbedingte Wertminderung von Ertragsliegenschaften genügend plausibel und zuverlässig berechnen, um als Basis für die zukünftigen Entscheide der Schätzungskommission dienen zu können (BGE 138 II 77 E. 12 [Ingress]). Es kam zum Schluss, die Vorinstanz und das Bundesverwaltungsgericht hätten das Modell ESchK als hinreichend plausibel und zuverlässig einstufen dürfen, ohne Bundesrecht zu verletzen (vgl. BGE 138 II 77 E. 12.4). Was jedoch die damals von den Enteignern vorgebrachte Rüge betrifft, das Modell ESchK berücksichtige nur die Grundbelastung und lasse die Tagesrand- und die Spitzenbelastung ausser Acht, gilt dieser Schluss nicht uneinge-

schränkt: Das Bundesgericht verwies auf die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts. Es merkte aber an, die Anwendbarkeit des Modells ESchK auf spätere Entschädigungsfälle, "in denen lediglich in den frühen Morgenstunden (Südanflüge) bzw. am Abend (Ostanflüge) übermässiger Fluglärm herrscht," müsse nicht beurteilt werden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_100/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 10.3).

17.4.5 An den Ausführungen im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Januar 2011 ist somit festzuhalten. Nachdem das Modell in den Spezifikationen "Grundbelastung45 alleine" bzw. "Grundbelastung50 alleine" ausreichend aussagekräftige Resultate geliefert hat, mussten vom Grundsatz her keine weiteren Faktoren wie die Spitzen- oder die Tagesrandbelastung berücksichtigt werden. Werden solche Faktoren nicht gesondert berücksichtigt, ist entsprechend das Gewicht der Grundbelastung höher. Insbesondere besteht kein Anlass zur Annahme, neben der Grundbelastung müsse per se auch die Spitzenbelastung in die Minderwertberechnung einfliessen. Das Bundesverwaltungsgericht und das Bundesgericht haben jedoch nicht abschliessend geklärt, ob das Modell ESchK die lärmbedingten Minderwerte auch im Fall der Ostanflüge genügend plausibel und zuverlässig berechnet. Da die Tagesrandbelastung nicht gesondert berücksichtigt wird, bleibt zu prüfen, ob die resultierenden Minderwerte auch in diesem besonderen Fall plausibel sind.

17.5 Es ist demnach näher auf die Fluglärmbelastung in Kloten und die beim Modell ESchK resultierenden Minderwerte einzugehen.

17.5.1 Die Ostanflüge, wie sie heute stattfinden, sind in drei Schritten im Oktober 2001, im Oktober 2002 und im April 2003 eingeführt worden. Seither besteht in den betroffenen Gebieten am späteren Abend und in den ersten Nachtstunden eine besonders grosse Lärmbelastung (vgl. oben E. 15.3). Es seien an dieser Stelle beispielhaft nochmals die Lärmwerte der Liegenschaft (Adresse 2) aufgeführt (vgl. wiederum die Tabelle "Lärmwerte 2002 / 2007 / 2011 ausgewählter Liegenschaften in Kloten" vom 14. Januar 2013 [act. 27/14 im Verfahren A-2132/2012]):

	2002	2007	2011
Leq16h (6-22 Uhr)	58.9	61.8	60.9
Leq1h (21-22 Uhr)	57.0	68.4	68.7
Leq1h (22-23 Uhr)	60.7	65.1	65.5

Bei der Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte ist auf die Belastungssituation abzustellen, wie sie seit 2004 insgesamt gegeben ist, d.h. es sind nicht die Lärmwerte des Stichjahrs 2002, sondern diejenigen des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres heranzuziehen. Dies insbesondere deshalb, weil die Lärmbelastung in den Stunden nach 20 Uhr aufgrund der schrittweisen Einführung der Ostanflüge noch markant zugenommen hat, was sich bei MIFLU I erheblich auf die Minderwertberechnung auswirkt (vgl. oben E. 15.3.6 bis 15.3.8).

Die Besonderheit der Situation in Kloten liegt nun darin, dass die Leq1h-Werte der letzten Abendstunde von 21 bis 22 Uhr und der ersten Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr nach der vollständigen Einführung der Ostanflüge erheblich höher liegen als der über alle Tagesstunden gemittelte Leq16h (6-22 Uhr). Die Lärmbelastung weist damit erstens eine sehr ausgeprägte Spitze auf, die zweitens auf den späten Abend fällt. Der Fluglärm konzentriert sich, wie es das Bundesgericht formuliert, "auf eine kurze Zeitspanne zu einer besonders sensiblen Tageszeit" (vgl. BGE 137 II 58 E. 5.3.5).

17.5.2 Bei MIFLU I wird die ab 21 Uhr vorhandene Belastung über die Variable "Tagesrandbelastung" gesondert berücksichtigt (bei Minderwertberechnungen für die Jahre ab 2002). Ermittelt dieses Modell zum Beispiel bei der Liegenschaft (Adresse 2) für das Jahr 1996 noch einen prozentualen Minderwert von 11.8% und für 1999 einen solchen von 11.1%, steigt dieser nur schon per 2002 auf 17.2%. Die weitere Entwicklung der Lärmbelastung führt bei MIFLU I ab 2004 zu noch höheren Minderwerten. Hingegen hat sich die Grundbelastung, auf die das Modell ESchK allein abstellt, mit der Einführung der Ostanflüge nur leicht erhöht. Bei der Liegenschaft (Adresse 2) lag die Grundbelastung selbst im "Spitzenjahr" 2007 lediglich 1.7 dB höher als 1999; im Jahr 2002, während der Einführung der Ostanflüge, lag sie sogar tiefer (1996: 60.7 dB; 1999: 60.1 dB; 2002: 58.9 dB; 2007: 61.8 dB; 2011: 60.9 dB). Beim Modell ESchK resultieren daher auch für den Zeitraum ab 2004 nur geringfügig höhere Minderwerte als für den Zeitraum vor Einführung der Ostanflüge: Gestützt auf die oben dargestellten Lärmwerte berechnet das Modell für 1999 einen Minderwert von 12.7% und für 2007 einen solchen von 14.0% (zur Grundbelastung

1996/1999 und den MIFLU-I-Minderwerten vgl. die entsprechenden MIFLU-I-Datenblätter [act. 1/2 im Verfahren A-2149/2012 sowie act. 1/2 und act. 16/1 im Verfahren A-2161/2012]; Berechnung der Minderwerte gem. Modell ESchK mit Excel nach folgender Formel: "=EXP(-0.009*[Anzahl dB über 45 dB])-1" [vgl. dazu Bericht Modell ESchK, S. 26 und 29]).

Seit 2004 landen in den zwei Stunden von 21 bis 23 Uhr jährlich zwischen 9'000 und 11'500 Flugzeuge auf Piste 28 bzw. in den vier Stunden von 20 bis 24 Uhr 11'000 bis 14'000 Flugzeuge. Es ist damit offenkundig, dass die Ostanflüge auch vor dem Hintergrund der übrigen Fluglärmbelastung in Kloten – Ostanflüge bei starkem Westwind (ab 2004: 2'000 bis 8'000 zwischen 6 und 20 Uhr), Starts in Richtung Osten bei Bise (ab 2004: 3'000 bis 6'000) und Südstarts – eine erhebliche Mehrbelastung darstellen. Dass die Ostanflüge beim Modell ESchK nur zu geringfügig höheren Minderwerten führen, ist daher nicht plausibel (zu den Bewegungszahlen vgl. wiederum die 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]; zur "übrigen Fluglärmbelastung" vgl. auch unten E. 21.1).

17.5.3 Die Vorinstanz weist im angefochtenen Entscheid darauf hin, der vom Modell ESchK vorliegend ermittelte Minderwert-Prozentsatz liege deutlich höher als jener gemäss MIFLU II. Dies sei umso bemerkenswerter, als die Enteigner beanspruchten, mit MIFLU II auch die Spitzen- und die Tagesrandbelastung adäquat abzubilden. Jedoch entspricht MIFLU II nach früherer Einschätzung der Vorinstanz nicht den Vorgaben des Bundesgerichts (vgl. Schätzungsentscheid vom 1. März 2010, a.a.O., E. 4.2 f.). Die Rechtsmittelinstanzen sind auf diese Frage nicht detailliert eingegangen und haben den Entscheid der Vorinstanz geschützt, auf das Modell ESchK abzustellen, das höhere Minderwerte ausweist (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 22 und Urteil des Bundesgerichts 1C_100/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 12.5). Daher muss sich die Enteignete die mit MIFLU II ermittelten Minderwerte nicht entgegen halten lassen, auch nicht zur Plausibilisierung der Minderwerte gemäss Modell ESchK.

17.5.4 Die Annahme, wonach sich an den geschätzten Minderwerten insgesamt keine wesentliche Veränderungen ergäben, wenn zusätzliche Lärmfaktoren ins Modell ESchK eingeführt würden, ist demnach im Fall der Ostanflüge nicht haltbar. Das gilt jedenfalls für Liegenschaften in Kloten.

Es erübrigt sich damit, eine ökonometrische bzw. statistische Expertise zur Frage der Anwendbarkeit des Modells ESchK einzuholen.

17.6 Als Zwischenfazit ist somit festzuhalten, dass das Modell ESchK die fluglärmbedingten Minderwerte in der Regel hinreichend plausibel und zuverlässig berechnet. Jedoch sind die resultierenden Minderwerte in den vorliegenden Fällen nicht plausibel. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das Modell der besonderen Situation in Kloten nicht ausreichend Rechnung trägt. Daher ist es vorliegend nicht sachgerecht, das Modell ESchK anzuwenden.

17.7 Es ist somit zu prüfen, wie die lärmbedingten Minderwerte von Ertragsliegenschaften in den vorliegenden Fällen zu ermitteln sind.

17.7.1 Als erstes ist auf den Lösungsvorschlag der Enteigneten einzugehen: Diese ist der Ansicht, das Modell ESchK könne durch eine Heraufsetzung des Entwertungssatzes an die besonderen Verhältnisse in Kloten angepasst werden. Die Enteigner lehnen eine solche Anpassung indes zu Recht ab. Denn das Modell ESchK ist, indem es allein auf die Grundbelastung abstellt, ganz prinzipiell nicht auf die Verhältnisse in Kloten ausgerichtet: Eine Anpassung des Entwertungssatzes bei der Grundbelastung45 nach oben würde nichts daran ändern, dass die Lärmspezifikation "Grundbelastung45 alleine" angesichts der besonderen Belastungssituation nicht ausreichend aussagekräftig ist. Ein Vorgehen, bei dem dieser Mangel im Einzelfall über den Entwertungssatz ausgeglichen wird, entspricht nicht der hedonischen Methode.

17.7.2 Wollte man die lärmbedingten Minderwerte in den vorliegenden Fällen mit der hedonischen Methode bestimmen, wäre demnach ein neues Modell zu entwickeln, das der besonderen Abend- und Nachtlärmbelastung in Kloten besser Rechnung trägt. Dies, zumal auf MIFLU II nicht mehr zurückgekommen werden kann (vgl. dazu vorne E. 17.5.3).

Das Bundesgericht hat in BGE 134 II 160 zwar eine schematische Beurteilung des lärmbedingten Minderwertes von Ertragsliegenschaften vorgegeben, jedoch nicht zwingend die Anwendung eines hedonischen Modells (vgl. BGE 134 II 160 E. 13). Es sprach lediglich von der Festlegung eines Rasters bzw. der geeigneten Kriterien zur schematischen Beurteilung der immissionsbedingten Entwertung von Mehrfamilienhäusern (BGE 134 II 160 E. 14 [Ingress]). Angesichts der bereits sehr langen Dauer der vorliegenden Verfahren ist es nicht gerechtfertigt, die Entwicklung eines neuen

Modells an Hand zu nehmen. Dies umso weniger, als nicht klar ist, ob für ein Modell, das die Belastung am späten Abend und in den ersten Nachtstunden gesondert berücksichtigt, überhaupt genug Transaktionsdaten von Ertragsliegenschaften zur Verfügung stünden.

17.7.3 Die Bestimmung der lärmbedingten Minderwerte von Ertragsliegenschaften in Kloten hat demnach anhand eines einfachen Rasters zu erfolgen.

17.8 Es bleibt näher auf die Festlegung des erwähnten Rasters einzugehen. Wie aufzuzeigen ist, kann dabei auf bereits vorhandene Erkenntnisse und Annahmen abgestellt werden.

17.8.1 Das Bundesgericht nannte bereits in BGE 134 II 160 "einige Anhaltspunkte für die vorzunehmenden schematischen Minderwertsermittlungen" und zog Folgendes in Erwägung: Ergebe sich aufgrund von MIFLU I, dass selbst genutztes Wohneigentum in einem bestimmten Quartier fluglärmbedingt einen schweren Schaden erleide, so liege der Schluss nahe, dass auch die Mehrfamilienhäuser, die gleich oder sogar noch stärker fluglärmbelastet seien, in ähnlicher Weise beeinträchtigt würden (vgl. BGE 134 II 160 E. 14).

Im Bericht Modell ESchK wird festgehalten, stelle man auf die Grundbelastung45 ab, so liege die Preissensitivität zwischen mindestens -0.9% und maximal -1.6% pro dB. Rein statistisch gesehen könnten alle Werte innerhalb dieser Bandbreite vertreten werden. Welcher Wert schlussendlich gewählt werde, sei Ermessensfrage. Aus dem Bericht geht sodann hervor, dass die Minderwerte in den Opfiker Fällen bei Wahl des Werts von -0.9% leicht unter den Minderwerten für Einfamilienhäuser nach MIFLU I liegen (vgl. Bericht Modell ESchK, S. 27, 29, 30).

Die Vorinstanz ging davon aus, der Minderwert von Ertragsliegenschaften solle in der gleichen Grössenordnung liegen wie derjenige von Einfamilienhäusern. Es gebe keinen Grund, bei Ertragsliegenschaften eine wesentlich höhere Entschädigung zuzusprechen. Sie traf die Annahme, die Entwertung von vermieteten Mehrfamilienhäusern falle tiefer aus als bei selbst genutztem Wohneigentum und wählte daher den Wert von -0.9% pro dB (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 24.2.6).

Das Bundesverwaltungsgericht hielt hierzu fest, indem die Vorinstanz den Entwertungssatz so festgelegt habe, dass die Minderwerte in ihrer Grössenordnung denjenigen von MIFLU I entsprächen, sei sie den Vorgaben von BGE 134 II 160 gefolgt. Sie habe dabei aber nicht einfach den MIFLU I rechnerisch am nächsten liegenden Wert gewählt, was zufälligen Charakter gehabt hätte, sondern sei davon ausgegangen, die Entwertung von Renditeliegenschaften falle zumindest nicht höher aus als diejenige von Einfamilienhäusern. Diese Annahme sei zwar – soweit bekannt – empirisch nicht nachgewiesen, erscheine aber durchaus vertretbar. Die Vorinstanz habe damit nicht eine eigentliche "Eichung" des Modells ESchK vorgenommen, sondern lediglich, wie vom Bundesgericht verlangt, die von MIFLU I errechneten Werte in ihre Überlegungen einbezogen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 24.2.8). Das Bundesgericht stellte fest, die Wahl des Entwertungssatzes von 0.9% pro dB entspreche den Erwägungen in BGE 134 II 160, wonach grundsätzlich davon auszugehen sei, dass selbstgenutztes Wohneigentum und Mehrfamilienhäuser durch Fluglärm in ähnlicher Weise beeinträchtigt würden (vgl. BGE 138 II 77 E. 12.3).

17.8.2 Die vom Bundesgericht geäusserte Vermutung, wonach die Minderwerte von Mehrfamilienhäusern in der gleichen Grössenordnung wie diejenigen von selbst genutztem Wohneigentum liegen, hat sich bei der Entwicklung des Modells ESchK demnach als haltbar erwiesen. Da keine neuen Erkenntnisse vorliegen, ist auch die Annahme weiterhin vertretbar, die Entwertung von Mehrfamilienhäusern falle eher tiefer bzw. zumindest nicht höher aus als diejenige von Einfamilienhäusern.

17.8.3 Es drängt sich deshalb auf, das Raster ausgehend von der Modellspezifikation von MIFLU I festzulegen, und zwar so, dass die Minderwerte leicht unter denjenigen Minderwerten liegen, welche MIFLU I für Einfamilienhäuser berechnen würde.

MIFLU I weist bei der Variable "Grundbelastung" einen Entwertungssatz von 0.81% pro dB auf, bei der Variable "Spitzenbelastung" einen solchen von 0.65% pro dB und bei der Variable "Tagesrandbelastung" einen solchen von 0.80% pro dB. Diese Entwertungssätze entsprechen der Wertreduktion bei einem Einfamilienhaus an mittlerer Lage (vgl. oben E. 13.2).

Legt man dem Raster leicht tiefere Entwertungssätze zugrunde, könnte sich dieses demnach wie folgt präsentieren:

"Variable"	Definition	Reduktion pro dB
Grundbelastung	Leq16h (6-22 Uhr), Anzahl dB über 50 dB	0.80%
Spitzenbelastung	sofern Leq16h (6-22 Uhr) > 50 dB: höchster Leq1h zwischen 7 und 21 Uhr, Anzahl dB über Leq16h (6-22 Uhr)	0.60%
Tagesrandbelastung	höchster der folgenden Werte: Leq1h (21-22 Uhr), Anzahl dB über 50 dB; Leq1h (22-23 Uhr), Anzahl dB über 50 dB; Leq1h (23-24 Uhr), Anzahl dB über 47 dB	0.75%

Die entsprechende Berechnung kann ohne Weiteres mit Hilfe einer Excel-Tabelle vorgenommen werden. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Berechnung des Minderwerts multiplikativ und nicht additiv zu erfolgen hat und der Effekt der Spitzenbelastung auf dem durch die Grundbelastung schon reduzierten Verkehrswert ansetzen muss (vgl. oben E. 13.2).

17.8.4 Zu beachten ist weiter, dass die Lärmkoeffizienten bei MIFLU I teilweise lageabhängig sind (grössere prozentuale Entwertung an guten Lagen als an schlechten). Die in der Tabelle oben jeweils aufgeführte "Reduktion pro dB" hat daher nur beispielhaften Charakter. Denn das Raster ist nach Möglichkeit so zu gestalten, dass die resultierenden prozentualen Minderwerte leicht unter denjenigen liegen, welche MIFLU I in Kloten konkret berechnet. Sollten Einfamilienhäuser in Kloten, insbesondere solche in der Nähe des Überflugkorridors, bei MIFLU I aufgrund ihrer Lage generell höhere bzw. tiefere Wertreduktionen aufweisen als dies im Mittel der Fall ist, ist dem Rechnung zu tragen.

Bei einem Abstellen auf die Lärmwerte des Jahres 2006 oder eines späteren Jahres ist zudem zu prüfen, ob MIFLU I, wie von den Enteignern geltend gemacht, "falsche Ergebnisse" liefert und daher anzupassen ist.

17.8.5 Das Raster kann damit noch nicht definitiv festgelegt werden, da hierzu die Minderwerte heranzuziehen sind, die bei MIFLU I für Einfamilienhäuser in Kloten resultieren.

17.9 Zusammengefasst ist eine Anwendung des Modells ESchK in den vorliegenden Fällen nicht sachgerecht. Die lärmbedingten Minderwerte von

Ertragsliegenschaften in Kloten sind daher anhand eines Rasters zu bestimmen, das im Sinne der gemachten Ausführungen festzulegen ist.

Verkehrswert des Baulands

18.
Um den Verkehrswert der Liegenschaft zu schätzen, hat die Vorinstanz bei der Stadt Kloten einen Bericht über alle freihändigen Transaktionen von Bauland im Zeitraum von 1997 bis 2001 eingeholt (vgl. Schreiben der Stadt Kloten vom 6. Juni 2011 [act. 18.1 der allgemeinen Vorakten 1]). Die Vorinstanz erläutert im angefochtenen Entscheid, aus der Liste gehe hervor, dass sich die Preise in einer Bandbreite von Fr. 200.– pro Quadratmeter bis Fr. 800.– pro Quadratmeter bewegt hätten (ohne Berücksichtigung der nicht erschlossenen Liegenschaften und derjenigen mit unbekanntem Erschliessungsgrad). Das arithmetische Mittel der Preise betrage Fr. 524.– pro Quadratmeter. Es sei aber zu berücksichtigen, dass die Anzahl der hierbei berücksichtigten Handänderungen relativ klein sei. Zudem seien die Handänderungstermine in der Liste nicht erfasst. Daher seien die jährliche Preisverteilung und die Preisentwicklung über die fünf Jahre hinweg nicht im Einzelnen ablesbar. Den Angaben des Statistischen Amtes des Kantons Zürich lasse sich entnehmen, dass sich die Medianpreise für Bauland in der Gemeinde Kloten wie folgt entwickelt hätten: Fr. 541.– (1997), Fr. 505.– (1998), Fr. 588.– (1999), Fr. 550.– (2000), Fr. 585.– (2001). Unter diesen Umständen lasse es sich nicht vertreten, unverändert auf den Wert von Fr. 524.– pro Quadratmeter abzustellen. Vielmehr sei es sachgerecht, von einem Durchschnittspreis von Fr. 600.– pro Quadratmeter für Bauland in Kloten am Stichtag auszugehen.

Gemäss der Vorinstanz handelt es sich bei diesem Quadratmeterpreis um denjenigen mit Fluglärm. Hatte die Vorinstanz z.B. einen lärmbedingten Minderwert von 12% ermittelt, setzte sie den Betrag von Fr. 600.– daher lediglich mit 88% des Werts am Stichtag ohne Fluglärm gleich.

18.1 Die Enteigner sind der Ansicht, es sei auf einen Quadratmeterpreis mit Fluglärm von Fr. 540.– abzustellen. Bei denjenigen Liegenschaften gemäss Liste der Stadt Kloten, die durch Immissionen bzw. direkte Überflüge gleich oder ähnlich belastet seien wie die vorliegenden Liegenschaften, habe der durchschnittliche Quadratmeterpreis in der relevanten Zeitperiode nämlich Fr. 539.– betragen. Auch die von der Vorinstanz angeführten Medianpreise des Statistischen Amtes des Kantons Zürich hätten in keinem Jahr Fr. 600.– pro Quadratmeter erreicht. Der Durchschnitt liege bei

rund Fr. 550.–. Der Durchschnitt der Werte nahe am Stichtag (Jahre 2000 bis 2002) liege sogar lediglich bei Fr. 530.–. Der Quadratmeterpreis für fluglärmbelastetes Bauland in Kloten könne aus diesen Gründen nicht mehr als Fr. 540.– betragen.

Für den Fall, dass das Bundesverwaltungsgericht ihrer Auffassung nicht folgen sollte, machen die Enteigner geltend, beim von der Vorinstanz ermittelten Verkehrswert handle es sich nicht um einen solchen mit Fluglärm, sondern um einen solchen ohne Fluglärm. Denn dem Quadratmeterpreis von Fr. 600.– lägen vor allem Daten ohne vergleichbare Lärmbelastung zugrunde.

18.2 Wie aufgezeigt hat die Vorinstanz den Quadratmeterpreis von Fr. 600.– in erster Linie anhand der Medianpreise für erschlossenes Wohnbauland in der Gemeinde Kloten ermittelt, welche das Statistische Amt des Kantons Zürich publiziert (vgl. <www.statistik.zh.ch> > Daten > Daten nach Themen > Immobilien & Raum > Immobilienmarkt/-preise > Preise für Wohnbauland, besucht am 18. Dezember 2013). Es handelt sich dabei um die "effektiven Preise", wie sie auf der soeben referenzierten Website auffindbar sind, und nicht um die "Modellpreise". Auf der Website wird in diesem Zusammenhang ausgeführt, die geringe Zahl der Grundstückstransaktionen in manchen Gemeinden des Kantons habe zur Folge, dass die kommunalen Durchschnittslandpreise von Jahr zu Jahr stark schwankten und deshalb als Grundlage für eine Einschätzung oft von wenig Nutzen seien. Das Bodenpreismodell des Statistischen Amtes des Kantons Zürich versuche hier Abhilfe zu schaffen. Es erzeuge Schätzwerte für die fehlenden Jahre und glätte die Preisentwicklung. Die Schätzungen könnten als Durchschnittspreis für einen repräsentativen Quadratmeter Land in einer bestimmten Gemeinde und einem bestimmten Jahr verstanden werden.

Auch in Kloten ist die Zahl der jährlichen Transaktionen von Bauland oft gering. In den Jahren 1997 bis 2001 lag sie jeweils zwischen 6 und 11. Entsprechend stark schwanken die effektiven Medianpreise (so sanken sie von Fr. 600.– pro Quadratmeter im Jahr 2006 auf Fr. 432.– im Jahr 2007, um dann per 2008 auf Fr. 1'176 zu steigen). Es drängt sich daher auf, auch die Modellpreise heranzuziehen. Daran ändern die – in anderem Zusammenhang erfolgenden – Ausführungen der Enteigneten nichts, wonach auf die Modellwerte nicht abgestellt werden könne – und in der kantonalen Praxis auch nicht abgestellt werde –, weil es sich um über die Zeitachse geglättete Schätzwerte handle (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 11. Juni 2013 Rz. 20). Da die jährlichen Schwankungen der effektiven

Preise aufgrund der kleinen Anzahl von Transaktionen teilweise vom Zufall abhängen, ergibt eine Glättung eben gerade Sinn. Hingegen ist zu beachten, dass die Modellpreise nicht allein auf den Transaktionsdaten aus der jeweiligen Gemeinde beruhen. Das Statistische Amt des Kantons Zürich verwendet vielmehr ein Mehrebenenmodell, das auf der Hypothese basiert, die kommunalen Bodenpreise würden langfristig mit der gesamtkantonalen Preisentwicklung, der Zentrumsdistanz und der Steuerbelastung zusammenhängen (vgl. dazu die Dokumentation "Bodenpreise für die Zürcher Gemeinden – Ein Mehrebenenmodell der kommunalen Bodenpreise 1974-2006", publiziert vom Statistischen Amtes des Kantons Zürich 2008, S. 1, 5 und 8 f., abrufbar auf der weiter oben referenzierten Website [unter "Das Mehrebenenmodell der kommunalen Bodenpreise im Detail"]). Es rechtfertigt sich daher nicht, unbesehen auf die Modellpreise abzustellen, diese sind jedoch ergänzend heranzuziehen.

18.3 Die effektiven Medianpreise der Jahre 1997 bis 2001 liegen zwischen Fr. 505.– und Fr. 588.– pro Quadratmeter. Die in diesen Jahren gehandelten Liegenschaften haben allerdings noch keine Fluglärmbelastung aufgewiesen, wie sie heute im Bereich des Überflugkorridors besteht. Ein erster Schritt zur Einführung der Ostanflüge erfolgte erst am 19. Oktober 2001. Die Medianpreise der Jahre 1997 bis 2000 "enthalten" damit nur die Lärmbelastung, die bereits vor Einführung der Ostanflüge bestand (Ostanflüge bei starkem Westwind, Starts in Richtung Osten bei Bise und Südstarts; vgl. unten E. 21.1), und auch der Medianpreis des Jahres 2001 ist noch kaum durch die Ostanflüge beeinflusst. Zudem liegen den Medianpreisen Transaktionen aus der ganzen Gemeinde Kloten zugrunde, nicht nur solche aus dem Bereich des Überflugkorridors, weshalb auch die "vorbestehenden" Ostanflüge bei Westwind weniger ins Gewicht fallen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Medianpreise näher beim Wert ohne Fluglärm als beim Wert mit Fluglärm liegen. Aus ihnen ist daher grundsätzlich auf den Verkehrswert ohne Fluglärm zu schliessen. Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Werte schon eine gewisse Fluglärmbelastung enthalten, ist bei der Festlegung des Quadratmeterpreises ohne Fluglärm aber "aufzurunden" und nicht "abzurunden". Hinzu kommt, dass der Modellpreis des Jahres 2001 deutlich höher liegt als die effektiven Medianpreise, nämlich bei Fr. 678.– pro Quadratmeter. Insgesamt ist es daher sachgerecht, von einem Quadratmeterpreis von Fr. 600.– ohne Fluglärm auszugehen.

18.4 Die Vorinstanz ist damit zu Recht von einem Durchschnittspreis von Fr. 600.– pro Quadratmeter für Bauland in Kloten am Stichtag ausgegangen. Allerdings handelt es sich bei diesem Wert nicht um den Wert mit, sondern um denjenigen ohne Fluglärm.

19.
Das vorliegende Grundstück weist einen Eintrag im Kataster der belasteten Standorte auf (mit Aushubmaterial und Bauschutt wiederaufgefüllte Materialentnahmestelle; vgl. act. 5 der Vorakten […]). Um diesem Eintrag Rechnung zu tragen, hat die Vorinstanz den Quadratmeterpreis um Fr. 10.– gekürzt. Dieser Abzug wird von keiner der Parteien beanstandet. Es ist daher von einem Quadratmeterpreis ohne Fluglärm von Fr. 590.– auszugehen. Bei einer Parzellenfläche von 1'531m^2 beträgt der Verkehrswert ohne Fluglärm am Stichtag somit Fr. 903'290.–.

Vorbestehende Lärmbelastung (Bauland)

20.
Wurde die Liegenschaft nach dem 1. Januar 1961 durch Kauf erworben, hat die Vorinstanz jeweils beurteilt, ob im Kaufpreis eine fluglärmbedingte Entwertung schon spürbar zum Ausdruck kam. Bei Baugrundstücken verglich sie hierzu den Kaufpreis mit dem Medianpreis für Bauland in der Gemeinde Kloten, wie er vom Statistischen Amt des Kantons Zürich für das betreffende Jahr ermittelt wurde. Soweit die Vorinstanz aufgrund des Vergleichs nicht ausschliessen konnte, dass zum Kaufzeitpunkt "dem geänderten Ortsgebrauch zufolge Fluglärms" Rechnung getragen worden war, nahm sie "aus Billigkeitsgründen" einen Abzug von 10% des ermittelten lärmbedingten Minderwerts vor.

20.1 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.

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.

20.2 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.

20.3 Die Vorinstanz führt in mehreren ihrer Entscheide selber aus, die Beurteilung, ob im Kaufpreis ein fluglärmbedingter Minderwert berücksichtigt worden sei, gestalte sich schwierig. Es waren die genannten bundesgerichtlichen Vorgaben, welche die Vorinstanz veranlassten, in diesem Bewusstsein die fragliche "Kaufpreisanalyse" dennoch vorzunehmen.

20.4 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.

20.4.1 Erstens stellen sich bereits bei der Beurteilung, ob der Kaufpreis dem damaligen Verkehrswert ohne Fluglärm entsprach oder tiefer lag, erhebliche Schwierigkeiten. Dies gilt jedenfalls für Liegenschaften, die beim Kauf bereits überbaut waren (vgl. das heutige Urteil im Verfahren A-2163/2012 E. 18.4.1).

Bei Bauland zieht die Vorinstanz zu Vergleichszwecken den Medianpreis für erschlossenes Wohnbauland in der Gemeinde Kloten heran, den das Statistische Amt des Kantons Zürich für das betreffende Jahr ermittelte.

Wie bereits aufgezeigt, hat die geringe Zahl der Grundstückstransaktionen in manchen Gemeinden des Kantons aber zur Folge, dass die kommunalen Durchschnittslandpreise von Jahr zu Jahr stark schwanken und deshalb als Grundlage für eine Einschätzung oft von wenig Nutzen sind. Die Modellpreise des Statistischen Amtes können ebenfalls nicht unbesehen herangezogen werden (vgl. zum Ganzen oben E. 18.2). Unter Berücksichtigung der Medianpreise mehrerer Jahre und ergänzender Heranziehung des Modellpreises konnte indes ein Verkehrswert per Stichtag bestimmt werden (vgl. E. 18.3). Der Verkehrswert per Erwerbszeitpunkt könnte nun ebenso bestimmt werden. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass der so ermittelte Verkehrswert naturgemäss mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet ist, was im Hinblick auf die sogleich folgenden Ausführungen relevant ist.

20.4.2 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.

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

20.5 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).

20.6 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 Belastungssituation auf die "Einpreisung" einer Lärmbelastung geschlossen werden kann. In den vorliegenden Fällen liegt der Kaufzeitpunkt von Baugrundstücken, soweit nicht vor 1961, 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 Wohnbauland jeweils ausgewirkt haben muss. Ergibt sich eine solche "Einpreisung", ist dies bei der Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert" zu berücksichtigen.

21.

21.1 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).

21.2 Hatte die Lärmbelastung zum Kaufzeitpunkt bereits ein bestimmtes Niveau erreicht, kann generell davon ausgegangen werden, sie sei im Kaufpreis berücksichtigt (vgl. oben E. 20.4.2). Zu beurteilen ist nun, wo die entsprechende Schwelle anzusetzen ist.

21.2.1 Sachgerecht ist, diese Frage anhand der umweltschutzrechtlichen Immissionsgrenzwerte zu prüfen. Nach Art. 15 USG sind die Immissionsgrenzwerte 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 ergänzungsbedürftig. 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).

21.2.2 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 Wohnbauland 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.

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

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

21.3.1 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.

21.3.2 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 Wohnbauland 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.

21.3.3 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.

21.3.4 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.

21.4 Zusammenfassend ist bei einem Kaufzeitpunkt ab 1980 von einer "Einpreisung" der vorbestehenden Lärmbelastung auszugehen, wenn die Grundbelastung im Zeitraum des Erwerbs des Baugrundstücks 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.

22.
Im vorliegenden Fall hat die Enteignete das Baugrundstück im Jahr 1995 erworben (Kaufvertrag vom 17. Oktober 1995). Da der Kaufpreis von Fr. 620.– pro Quadratmeter deutlich unter dem Medianpreis des Jahres 1995 von Fr. 740.– pro Quadratmeter liegt, hat die Vorinstanz einen Billigkeitsabzug vorgenommen. Die Enteignete beanstandet 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

23.
Neben den Lärmimmissionen mindern zusätzlich auch die nicht lärmbezogenen Aspekte der Direktüberflüge den Verkehrswert der betroffenen Liegenschaften (vgl. oben E. 10). 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.

Bei Baugrundstücken hat die Vorinstanz den von ihr ermittelten Verkehrswert (also den Baulandwert) als Berechnungsbasis herangezogen, bei dem es sich ihrer Ansicht nach um einen Verkehrswert mit Fluglärm handelt. Soweit es um überbaute Liegenschaften geht, hat sie 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 Verkehrswert bzw. der relative Landwert zudem 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%.

23.1 Soweit es um überbaute Liegenschaften geht, bringen die Enteigneten jeweils vor, der Zuschlag sei nicht nur auf dem Landwert, sondern auch auf dem Gebäudewert zu gewähren. Weiter sei der Zuschlag auf dem Verkehrswert ohne Fluglärm und nicht etwa auf demjenigen mit Fluglärm zu berechnen.

Auch vorliegend macht die Enteignete geltend, der Zuschlag sei auf dem Verkehrswert ohne 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.

23.2 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.

23.3 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.

23.3.1 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. 10.2.3).

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) (Beschwerdeverfahren A-2132/2012) 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 un-

ter Heranziehung der Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres neu zu ermitteln sein (vgl. vorne E. 15). 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.

23.3.2 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.

23.3.3 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.

23.4 Die Enteigneten stellen sich jeweils auf den Standpunkt, die Zuschläge könnten nicht allein auf Basis des Landwerts – erst noch desjenigen mit Fluglärm – berechnet werden. Zwar kann ihnen nach dem zuvor Gesagten (oben E. 23.3.1) sicherlich nicht entsprochen werden, soweit sie 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.

23.4.1 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 FRANCESCO CANONICA, Die Immobilienbewertung, Schätzerwissen im Überblick, 1. Auflage 2009, herausgegeben vom Schweizerischen Immobilienschätzer-Verband, 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 überbauten Liegenschaften in einen Gebäudeanteil und einen Landanteil aufzugliedern war (so im Zusammenhang mit der – allerdings zu Unrecht vorgenommenen – Kürzung bei Teilüberflug [vgl. dazu vorne E. 11]). Diese Aufgliederung erfolgte ebenfalls anhand des Landwertanteils gemäss Lageklasse. Der eigentliche relative Landwert wurde dabei jedoch nicht ermittelt.

23.4.2 Wie erwähnt bringen die Enteigneten jeweils 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.

23.4.3 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 Enteignete bringt 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. 23.3).

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.

23.4.4 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. vorne E. 11). 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.

23.4.5 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.

23.5 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

24.
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.

24.1 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.

24.2 Beim 1. Januar 1961 handelt es sich um den vom Bundesgericht festgesetzten Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen. Wie bereits aufgezeigt, braucht sich der Grundeigentümer im Fall eines direkten Überflugs die Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit indes nicht entgegen halten zu lassen, und kann die Entschädigung für direkten Überflug auch nicht für einen Teilbetrag von dieser Voraussetzung abhängig gemacht werden (vorne E. 11.2). Es kann an dieser Stelle auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen werden. 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 relevant, 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.

24.3 Weiter berufen sich die Enteigner zu Unrecht auf das allgemeine Rechtsgleichheitsgebot. Die rechtliche Besserstellung der Eigentümer di-

rekt überflogener Liegenschaften beruht auf einer besonderen zivilrechtlichen Ausgangslage, ist daher sachlich begründet und verstösst nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot (vgl. vorne E. 11.3).

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

Ausgang des Beschwerdeverfahrens

25.

25.1 Die Enteignete dringt mit ihren Rügen demnach insofern durch, als im Fall eines "Teilüberflugs" keine Kürzung der Entschädigung vorzunehmen ist (E. 11 und 12), zur Ermittlung des lärmbedingten Minderwerts die Lärmwerte des Jahres 2004 oder eines späteren Jahres heranzuziehen sind (E. 14 und 15) und eine Anwendung des Modells ESchK in den vorliegenden Fällen nicht sachgerecht ist (E. 17). Die Enteigner wiederum beanstanden zu Recht den von der Vorinstanz ermittelten Verkehrswert (E. 18 und 19). Ihre Beschwerde erweist sich auch insoweit als berechtigt, als neu ein höherer Abzug für die "Einpreisung" der vorbestehenden Lärmbelastung zu prüfen ist (E. 20 bis 22). Beide Parteien beanstanden zudem zu Recht die Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte (E. 23). Im Übrigen dringen sie mit ihren Beschwerden nicht durch.

25.2 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 MADELEINE 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 ein Raster zur Bestimmung der lärmbedingten Minderwerte von Ertragsliegenschaften in Kloten festzulegen, wobei die Minderwerte zu berücksichtigen sind, die bei MIFLU I für Einfamilienhäuser in Kloten resultieren. Das Bundesverwaltungsgericht ist nicht in der Lage, die hierzu erforderlichen Abklärungen durchzuführen. Weiter ist der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte neu zu bestimmen, wobei auch die Berechnungsmodalitäten neu festzulegen sind. Auch 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. Weiter ist die Grundbelastung zum Erwerbs- bzw. Erstellungszeitpunkt abzuklären.

25.3 Damit sind die Beschwerden der Enteigner und der Enteigneten teilweise gutzuheissen. Die Ziffern 2 und 5 des Dispositivs des angefochtenen Entscheids sind, was die Höhe der zugesprochenen Enteignungsentschädigung betrifft, aufzuheben und die Sache ist zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Im Übrigen sind die Beschwerden abzuweisen, was die Enteignungsentschädigung betrifft. Was das Ausdehnungsbegehren betrifft, ist die Beschwerde der Enteigneten ebenfalls abzuweisen.

Parteientschädigung für das erstinstanzliche Verfahren

26.
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 der 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 der 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

27.
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 der Enteigneten aufzuerlegen und dieser 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 Enteignete zu leisten.

28.
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. Sie sind im Umfang von Fr. 4'000.– mit dem geleisteten Kostenvorschuss zu verrechnen.

29.
Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (Art. 8 Abs. 1 VGKE).

29.1 Die Enteignete hat 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%.

29.2 Zunächst ist der geltend gemachte Stundenaufwand zu beurteilen.

29.2.1 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).

29.2.2 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.

29.3 Es ist weiter auf die geltend gemachten Stundenansätze einzugehen.

29.3.1 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).

29.3.2 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.

29.4 Zu entschädigen sind im vorliegenden Verfahren 49.88 Stunden zu Fr. 300.– und 3.02 Stunden zu Fr 180.–, insgesamt also Fr. 15'507.60. 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. 15'507.60 (Honorar) + Fr. 200.– (Auslagen) + Fr. 1'256.60 (Mehrwertsteuer 8.0%) = Fr. 16'964.20. Die Flughafen Zürich AG ist zu verpflichten, der Enteigneten eine Parteientschädigung in dieser Höhe auszurichten.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

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

2.
Die Ziffern 2 und 5 des Dispositivs des Schätzungsentscheids (…) vom 14. 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.
Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen, was die Enteignungsentschädigung betrifft. Was das Ausdehnungsbegehren betrifft, wird die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 ebenfalls abgewiesen.

4.
Ziff. 9 des Dispositivs des Schätzungsentscheids vom 14. November 2011 wird aufgehoben und die Vorinstanz angewiesen, im Rahmen ihres neuen Entscheids über eine Parteientschädigung für das gesamte vorinstanzliche Verfahren zu befinden.

5.
Der Flughafen Zürich AG werden Verfahrenskosten von Fr. 5'000.– auferlegt. Sie werden im Umfang von Fr. 4'000.– mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 1'000.– ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

6.
Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 16'964.20 auszurichten.

7.
Dieses Urteil geht an:

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

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: