Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

1C 284/2009, 1C 288/2009, 1C 290/2009

Urteil vom 8. Juni 2010

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Féraud, Präsident,
Bundesrichter Aemisegger, Reeb, Raselli, Eusebio,
Gerichtsschreiberin Gerber.

Verfahrensbeteiligte
1C 284/2009
Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich, Beschwerdeführerin, vertreten durch Rechtsanwalt
Dr. Roland Gfeller,

gegen

1. Familie Aa._____, vertreten durch
Herrn Aa._____,
2. Ab._____,
3. Ac._____ AG,
Nr. 2 und 3 vertreten durch Kurt Weiss,
4. Association Ad._____, vertreten durch
Rechtsanwalt Christopher Tillman,
5. Ae._____ AG, vertreten durch Rechtsanwalt
Dr. Thomas Wipf,
6. Ehepaar Af._____, und 150 Mitbeteiligte,
7. Ehepaar Ag._____, und 5 Mitbeteiligte,
Nr. 6 und 7 vertreten durch Rechtsanwälte
Dr. Urs Jordi und Marco E. Vitali,
8. Ah._____, vertreten durch Rechtsanwältin
Carole Wepfer Neukomm,
9. Ehepaar Ai._____, und 161 Mitbeteiligte,
10. Aj._____, und 6 Mitbeteiligte,
11. Ak._____,
12. Ehepaar Al._____,
13. Am._____,
14. An._____, und 174 Mitbeteiligte,
15. Ao._____,
16. Ehepaar Ap._____, und 338 Mitbeteiligte,
17. Ehepaar Aq._____, und 62 Mitbeteiligte,
18. Ehepaar Ar._____, und 6 Mitbeteiligte,
19. As._____,
Nr. 9 bis 19 vertreten durch Rechtsanwältin
Prof. Dr. Isabelle Häner,

20. At._____, und 6 Mitbeteiligte,
21. Au._____, und 78 Mitbeteiligte,
22. Av._____, und 4 Mitbeteiligte,
23. Ehepaar Aw._____, und 10 Mitbeteiligte,
24. Ax._____, und 2 Mitbeteiligte,
Nr. 20 bis 24 vertreten durch Rechtsanwalt
Dr. Peter Ettler,
25. Ehepaar Ay._____, vertreten durch
Rechtsanwalt Adrian Suter,
26. Az._____, und 3 Mitbeteiligte,
27. Familie Ba._____,
28. Ehepaar Bb._____,
29. Bc._____, und 5 Mitbeteiligte,
30. Bd._____,
31. Be._____,
32. Bf._____, und 10 Mitbeteiligte,
33. Ehepaar Bg._____, und 9 Mitbeteiligte,
34. Bh._____, und 2 Mitbeteiligte,
35. Bi._____,
36. Bj._____,
37. Ehepaar Bk._____,
38. Bl._____, und 2 Mitbeteiligte,
39. Ehepaar Bm._____, und 6 Mitbeteiligte,
40. Bn._____, und 13 Mitbeteiligte,
41. Bo._____,
42. Bp._____, und 4 Mitbeteiligte,
Nr. 26 bis 42 vertreten durch Rechtsanwalt
Kurt Klose,
43. Beschwerdegegner,

Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10, Albert Staffelbach, Präsident, Stampfenbachstrasse 125, 8006 Zürich;
1C 288/2009
1. Ehepaar Bq._____,
2. Ehepaar Br._____,
3. Ehepaar Bs._____,
4. Ehepaar Bt._____,
5. Ehepaar Bu._____,
6. Bv._____,
7. Ehepaar Bw._____,
8. Bx._____,
9. By._____,
10. Bz._____,
11. Ca._____,
12. Cb._____,
Beschwerdeführer, alle vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Peter Ettler und Dr. Adrian Strütt,

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich, Beschwerdegegnerin, vertreten durch Rechtsanwalt
Dr. Roland Gfeller,

Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10, Albert Staffelbach, Präsident, Stampfenbachstrasse 125,

8006 Zürich,

1C 290/2009
1. Ehepaar Cc._____,
2. Ehepaar Cd._____,
3. Ehepaar Ce._____,
4. Ehepaar Cf._____,
5. Cg._____,
6. Ehepaar Ch._____,
7. Politische Gemeinde Kloten, Kirchgasse 7,
8302 Kloten
8. Ehepaar Ci._____,
9. Ehepaar Cj._____,
Beschwerdeführer A,
10. Ehepaar Ck._____,
11. Ehepaar Cl._____,
12. Cm._____,
13. Ehepaar Cn._____,
14. Co._____,
15. Ehepaar Cp._____,
16. Ehepaar Cq._____,
17. Ehepaar Cr._____,
18. Ehepaar Cs._____,
19. Ct._____,
20. Cu._____,
21. Cv._____,
22. Ehepaar Cw._____,
23. Cx._____,
24. Ehepaar Cy._____,
25. Erben Cz._____ und Da._____,
26. Db._____,
27. Ehepaar Dc._____,
28. Dd._____,
29. De._____,
30. Ehepaar Df._____,
31. Familie Dg._____,
32. Dh._____,
33. Ehepaar Di._____,
34. Dj._____,
35. Dk._____,
36. Ehepaar Dl._____,
37. Dm._____,
38. Dn._____,
39. Ehepaar Do._____,
40. Dp._____,
41. Dq._____,
42. Dr._____,
43. Ehepaar Ds._____,
44. Ehepaar Dt._____,
45. Ehepaar Du._____,
46. Ehepaar Dv._____,
47. Ehepaar Dw._____,
48. Ehepaar Dx._____,

49. Ehepaar Dy._____,
50. Ehepaar Dz._____,
51. Ea._____,
52. Ehepaar Eb._____,
53. Ehepaar Ec._____,
54. Ehepaar Ed._____,
55. Ee._____,
56. Ehepaar Ef._____,
57. Eg._____,
58. Eh._____,
59. Ei._____,
60. Ej._____,
61. Ehepaar Ek._____,
62. El._____,
63. Em._____,
64. Ehepaar En._____,
65. Eo._____,
66. Ep._____,
67. Ehepaar Eq._____,
68. Er._____,
69. Es._____,
70. Et._____,
71. Ehepaar Eu._____,
72. Ehepaar Ev._____,
73. Ehepaar Ew._____,
74. Ehepaar Ex._____,
75. Ehepaar Ey._____,
76. Ehepaar Ez._____,
77. Ehepaar Ag._____,
78. Ehepaar Fa._____,
Beschwerdeführer B,
alle vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Urs Jordi und Marco E. Vitali,

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich, Beschwerdegegnerin, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Roland Gfeller,

Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10, Albert Staffelbach, Präsident, Stampfenbachstrasse 125, 8006 Zürich.
Gegenstand
1C 284/2009, 1C 288/2009
Enteignung infolge Fluglärms durch Anflüge auf die
Piste 28 des Flughafens Zürich, Stichdatum für die Frage der Vorhersehbarkeit,

1C 290/2009
Enteignung infolge Fluglärms durch Anflüge auf die
Piste 28 des Flughafens Zürich (Stichdatum für die Frage der Vorhersehbarkeit/Festsetzung des für den Überflug stricto sensu massgeblichen Überflugkorridors auf die Zone der Dachziegelhalterung),

Beschwerden gegen das Urteil vom 26. Mai 2009
des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I.

Sachverhalt:

A.
Am 22. Mai 2000 kündigte Deutschland die schweizerisch-deutsche Vereinbarung von 1984 über die An- und Abflüge zum bzw. vom Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet (AS 1984 1346). Im Herbst 2001 einigten sich die Parteien auf einen Staatsvertrag, mit dessen Umsetzung - voranwendungs- und schrittweise - sogleich zu beginnen war. So 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 2002die neue staatsvertragliche Wochenend- und Feiertagsregelung zu greifen begann. Gegen den bloss vorläufig angewandten, aber noch nicht ratifizierten Staatsvertrag erwuchs im schweizerischen Parlament Wi derstand; am 18. März 2003 scheiterte er dort endgültig. Die Beschränkungen des Staatsvertrags entfielen jedoch nicht, da sie von Seiten Deutschlands in einer einseitigen Durchführungsverordnung (DVO) verankert wurden. Die DVO wurde sukzessive verschärft, sodass es zu stets noch mehr Anflügen aus Osten kam, vor allem während der Nachtstunden.

B.
Seit der Einführung der Ostanflüge im Herbst 2001 meldeten eine Vielzahl von Grundeigentümern aus dem betroffenen Gebiet Entschädigungsbegehren bei der Flughafen Zürich AG an. Diese übermittelte die Gesuche an die Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10 (ESchK), die ab dem 11. August 2003 - für jede der 24 betroffenen Gemeinden und Städte separat - Enteignungsverfahren einleitete. Auf Antrag der Flughafen Zürich AG beschränkte die ESchK am 2. März 2005 die Verfahren auf die Frage der Unvorhersehbarkeit als eine der Anspruchsvoraussetzungen.

C.
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. Dieser Entscheid wurde insgesamt 1'116 Betroffenen am 7. März 2008 in 24 Sammel- und Einzelentscheiden eröffnet. Am 3. April 2008 fällte die ESchK einen analogen Sammelentscheid mit weiteren 73 Betroffenen und am 18. April 2008 vier Sammel- und Einzelentscheide mit zusätzlich 14 Betroffenen.

D.
Gegen 17 dieser 29 Entscheide gingen beim Bundesverwaltungsgericht (BVGer) vom 20. März bis zum 23. Mai 2008 insgesamt 37 Beschwerden mit 1'093 beschwerdeführenden Parteien ein. Alle Beschwerdeführer beantragten die Aufhebung des sie betreffenden Entscheids sowie - ausdrücklich oder sinngemäss - die Feststellung der Unvorhersehbarkeit der Ostanflüge. Ausserdem wurde bezogen auf einzelne Grundeigentümer eine Aufhebung des jeweils angefochtenen Entscheids verlangt, weil die ESchK angeblich zu Unrecht ein Erwerbsdatum nach dem 1. Januar 1961 bzw. keinen direkten Überflug angenommen hatte.

E.
Das BVGer vereinigte alle Beschwerdeverfahren in dieser Sache. Am 26. Mai 2009 hiess es die Beschwerden gut, soweit die ESchK die Entschädigungsforderungen wegen Lärmimmissionen abgewiesen hatte. Es ging davon aus, Stichdatum für die Frage der Vorhersehbarkeit sei der 23. Mai 2000, d.h. der Tag nach der Kündigung der Verwaltungsvereinbarung von 1984 durch Deutschland. Es hob insoweit die angefochtenen Entscheide der ESchK vom 17. Dezember 2007, vom 3. April 2008 und vom 18. April 2008 auf (Disp.-Ziff. 3.1) und wies die Sache an die ESchK zurück mit der Anweisung, für die Frage der Vorhersehbarkeit das Stichdatum 23. Mai 2000 zu berücksichtigen (Disp.-Ziff. 3.2).
Soweit die ESchK die Entschädigungsforderungen wegen direkten Überflugs abgewiesen hatte, hiess das BVGer die Beschwerden überwiegend gut, weil die ESchK die Rechtslage zur horizontalen und vertikalen Umschreibung des eigentlichen Überflugs nicht erläutert und sich nicht genügend mit den tatsächlichen Gegebenheiten auseinandergesetzt habe. Es wies die Sache deshalb zur Neubeurteilung an die ESchK zurück (Disp.-Ziff. 5.4 und 5.5). Dagegen wies das BVGer die Beschwerden der Beteiligten der Gruppe 2 der Beschwerdeführen-

den 12 ab, soweit diese für Entschädigungsansprüche wegen Überflugs einen erweiterten Überflugkorridor geltend gemacht hatten (Disp.-Ziff. 5.3).

F.
Gegen dieses Urteil haben sowohl die Flughafen Zürich AG als auch zahlreiche Gesuchsteller Beschwerde in öffentlichrechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht erhoben.

F.a. Die Flughafen Zürich AG (Verfahren 1C 284/2009) beantragt, Disp.-Ziff. 3 des angefochtenen Entscheids sei aufzuheben und die Sache an das BVGer zurückzuweisen mit der Anweisung, für die Frage der Vorhersehbarkeit von Fluglärmimmissionen das Stichdatum 1. Januar 1961 als massgebend zu erachten und die im vorinstanzlichen Verfahren vorgebrachten Fälle, in denen angeblich zu Unrecht ein Eigentumserwerb nach diesem Datum angenommen worden sei, zu entscheiden; eventualiter seien diese Fälle durch das Bundesgericht zu entscheiden. Eventualiter sei unter Aufhebung von Disp.-Ziff. 3 lediglich für die vom östlichen Teil des Flughafenareals weiter entfernten Gebiete ein vom 1. Januar 1961 abweichendes Vorhersehbarkeitsdatum festzulegen.

F.b. Die Eheleute Bq._____ und Mitbeteiligte (Verfahren 1C 288/ 2009) beantragen, es sei Disp.-Ziff. 3.2 des angefochtenen Entscheids insoweit aufzuheben, als für die Frage der Vorhersehbarkeit das Stichdatum 23. Mai 2000 gesetzt werde, und es seien die Vorinstanzen anzuweisen, als neues Stichdatum den 18. Oktober 2001, eventualiter den 3. Juli 2001, festzusetzen.

F.c. Die Eheleute Cc._____ und Mitbeteiligte (Beschwerdeführende A des Verfahrens 1C 290/2009) beantragen die Aufhebung von Disp.-Ziff. 3.2 des angefochtenen Entscheids; als Stichdatum für die Vorhersehbarkeit der Lärmimmissionen infolge Einführung der Ostanflüge sei der 4. Juli 2001 festzusetzen. Eventuell sei die Sache zur weiteren Abklärung des Sachverhalts an die Vorinstanz zurückzuweisen.

F.d. Die Eheleute Ck._____ und Mitbeteiligte (Beschwerdeführende B des Verfahrens 1C 290/2009) beantragen, es sei Disp.-Ziff. 5.3 des angefochtenen Entscheids aufzuheben, der für den Überflug stricto sensu massgebliche Überflugkorridor sei auf die Zone der Dachziegelhalterung festzusetzen und die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen.

G.
Das BVGer schliesst auf Abweisung aller Beschwerden. Die ESchK beantragt, die Schätzungsentscheide vom 17. Dezember 2007, 3. April 2008 und 19. April 2008 seien zu bestätigen.

G.a. Die im Rubrum genannten Beschwerdegegner des Verfahrens 1C 284/2009 beantragen überwiegend, die Beschwerde der Flughafen Zürich AG sei abzuweisen (soweit darauf einzutreten sei) und der vom BVGer festgelegte Stichtag (23. Mai 2000) sei zu bestätigen. Gewisse Beschwerdegegner stellen den Eventualantrag, es sei zumindest für die in einem Radius von 3 km vom Flughafen entfernten Gebiete das Vorhersehbarkeitsdatum auf den 23. Mai 2000 festzusetzen. Andere beantragen, im Falle der Gutheissung der Beschwerde sei die Sache zur Beschleunigung des Verfahrens direkt an die ESchK und nicht an das BVGer zurückzuweisen.

G.b. Die Flughafen Zürich AG beantragt Abweisung der Beschwerden 1C 288 und 1C 290/2009, soweit darauf eingetreten werden könne.

H.
Im zweiten Schriftenwechsel halten die Beteiligten an ihren Anträgen fest.
Bz._____ und Ca._____ ersuchen um ihre Entlassung aus dem Beschwerdeverfahren 1C 288/2009 vor Bundesgericht, weil sich inzwischen herausgestellt habe, dass sie den vom BVGer festgelegten Stichtag erfüllen.
In ihrer Triplik vertreten die Beschwerdeführer des Verfahrens 1C 290/2009 die Auffassung, im Falle der Bejahung der Vorhersehbarkeit und damit eines relevanten Selbstverschuldens, dürfe die Entschädigung nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sondern müsse in analoger Anwendung von Art. 44 OR herabgesetzt werden.

I.
Mit Verfügung vom 18. September 2009 stellte der Instruktionsrichter den Parteien eine Liste der Personen zu, die vor BVGer geltend gemacht hatten, ihre Liegenschaft schon vor dem 1. Januar 1961 erworben zu haben, und gewährte ihnen dazu das rechtliche Gehör.
In ihrer Duplik vom 26. März 2010 beantragen die Beschwerdegegner 20-25, die Sache sei auf jeden Fall, auch bei einer allfälligen Gutheissung der Beschwerde, an eine Vorinstanz zurückzuweisen und nicht endgültig durch das Bundesgericht zu entscheiden. Bei Ablehnung dieses Antrags sei im Nachgang zur Nennung der Eigentümer mit Erwerb ihrer Liegenschaft vor dem 1. Januar 1961 gemäss Verfügung vom 18. September 2009 auch der Beschwerdegegner Fb._____, Nürensdorf, in die Liste aufzunehmen. Diesem Antrag stimmen die Beschwerdegegner 9-19 zu.
Mit Eingabe vom 11. Mai 2010 behält sich die Flughafen Zürich AG vor, die Unvorhersehbarkeit in allen nach Abschluss des bundesgerichtlichen Verfahrens weiterzuführenden Verfahren nach näherer Überprüfung zu bestreiten. Mit Schreiben vom 27. Mai 2010 beantragte Ah._____, diese Eingabe der Flughafen Zürich AG als verspätet aus dem Recht zu weisen; der Vorbehalt sei überdies unzulässig.

Erwägungen:

1.
Die drei Beschwerden richten sich gegen denselben Entscheid des BVGer und betreffen alle drei (zumindest auch) das Stichdatum für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge auf den Flughafen Zürich. Es rechtfertigt sich daher, die Beschwerdeverfahren zu vereinigen.

2.
Der angefochtene Entscheid des BVGer weist die Sache zu neuem Entscheid im Sinne der Erwägungen an die Schätzungskommission zurück. Er schliesst somit das Entschädigungsverfahren nicht vollständig ab, weshalb es sich nicht um einen Endentscheid im Sinne von Art. 90 BGG handelt.

2.1. Näher zu prüfen ist, ob zumindest hinsichtlich bestimmter Personen oder bestimmter Begehren abschliessend entschieden wurde und insoweit ein (Teil-) Endentscheid vorliegt (Art. 91 BGG).
Die ESchK hatte die Verfahren vorerst auf die Frage der Unvorhersehbarkeit beschränkt. Sie entschied, dass der Stichtag für die Vorhersehbarkeit der 1. Januar 1961 sei und wies in mehreren "Teilentscheiden über die Frage der Unvorhersehbarkeit" die Entschädigungsbegehren all jener ab, die (nach Auffassung der ESchK) ihr Grundeigentum nach diesem Datum erworben hatten und auch nicht vom direkten Überflug betroffen waren. Mit diesen Entscheiden schloss sie somit das Entschädigungsverfahren für alle im Rubrum genannten Personen ab, weshalb es sich für diese um Endentscheide handelte.
Das BVGer hielt dagegen in seinem Entscheid als Stichdatum für die Vorhersehbarkeit den 23. Mai 2000 für massgeblich. Es hob deshalb die Entscheide der ESchK auf und wies die Sache zu neuer Beurteilung an diese zurück. Damit hat das BVGer über eine für die Beurteilung der Entschädigungsansprüche wichtige Vorfrage (Stichdatum für die Vorhersehbarkeit des Fluglärms) entschieden; dagegen liegt noch kein Entscheid über die Entschädigungspflicht der Flughafen Zürich AG vor. Vielmehr muss die ESchK nun für alle Gesuchsteller, die ihre Liegenschaften vor dem vom BVGer neu festgelegten Stichdatum erworben haben, die weiteren Anspruchsvoraussetzungen (Spezialität, Schwere, Verjährung, etc.) prüfen. Das BVGer hat somit einen Grundsatzentscheid über eine Anspruchsvoraussetzung getroffen, der nach der bundesgerichtlichen Praxis nicht als End- oder Teil-, sondern als Zwischenentscheid im Sinne von Art. 93 BGG zu qualifizieren ist (BGE 133 V 477 E. 4.1.3 S. 481; 134 II 137 E. 1.3.2 S. 140).
Nichts anderes gilt für die Verfahren 1C 288 und 1C 290/2009. Auch über die Entschädigungsbegehren der Beschwerdeführer dieser Verfahren wurde noch nicht entschieden.

2.2. Zwischenentscheide im Sinne von Art. 93 Abs. 1 BGG können selbstständig angefochten werden, wenn sie einen nicht wieder gutzumachenden Nachteil bewirken (lit. a) oder wenn die Gutheissung der Beschwerde sofort einen Endentscheid herbeiführen und damit einen bedeutenden Aufwand an Zeit oder Kosten für ein weitläufiges Beweisverfahren ersparen würde (lit. b).
Würde das Bundesgericht die Beschwerde der Flughafen Zürich AG gutheissen und (wie die ESchK) den 1.

Januar 1961 als Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Lärmimmissionen festsetzen, so könnte es die Entschädigungsgesuche wegen Fluglärm all jener abweisen, die ihre Liegenschaft nach diesem Datum erworben haben. Damit läge aber noch kein (Teil-) Endentscheid über die Entschädigungsgesuche vor, da die Möglichkeit einer Entschädigung wegen direkten Überflugs verbliebe. Bei den Entschädigungsgesuchen wegen übermässiger Lärmimmissionen einerseits und Überflug im engeren Sinne andererseits handelt es sich nicht um verschiedene Entschädigungsbegehren, die unabhängig voneinander beurteilt werden könnten: Alle Gesuchsteller verlangen nur eine Entschädigung für den fluglärmbedingten Minderwert ihrer Liegenschaften, wenn auch mit zwei alternativen Begründungen (vgl. zur Veröffentlichung bestimmtes Urteil 1C 286/2009 vom 13. Januar 2010 E. 1.1). Eine getrennte Entschädigungsbemessung für die Benutzung des zum Grundeigentum gehörenden Luftraums einerseits und für übermässige Lärmimmissionen aus der Nachbarschaft andererseits wurde von den Beschwerdeführern nicht verlangt und wäre auch gar nicht durchführbar (Margrit Schilling,
Enteignungsrechtliche Folgen des zivilen Luftverkehrs, ZSR 2006 I S. 26).

2.3. Zu prüfen ist daher, ob die Voraussetzungen gemäss Art. 93 Abs. 1 lit. a BGG erfüllt sind. Nach dieser Bestimmung ist die Beschwerde gegen einen Zwischenentscheid zulässig, wenn dieser einen Nachteil bewirken könnte, der auch durch einen für den Beschwerdeführer günstigen Endentscheid (sei es im kantonalen Verfahren, sei es in einem anschliessenden Verfahren vor Bundesgericht) nicht mehr behoben werden könnte (BGE 134 III 188 E. 2.1 S. 190 mit Hinweisen). Die blosse Verzögerung oder Verteuerung des Verfahrens genügt grundsätzlich nicht, um einen sofortigen Entscheid des Bundesgerichts zu erwirken (so schon die Rechtsprechung zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde unter dem OG: vgl. BGE 134 II 137 E. 1.3.1 S. 140 mit Hinweisen). Immerhin muss sichergestellt werden, dass das Verfahren insgesamt dem verfassungsrechtlichen Gebot genügt, im Rahmen eines fairen Verfahrens innert angemessener Frist einen wirksamen Rechtsschutz zu gewähren (Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK). Unter diesem Aspekt kann es ausnahmsweise verfassungsrechtlich geboten sein, bereits auf eine Beschwerde gegen einen Zwischenentscheid einzutreten, wenn es rechtsstaatlich unzumutbar wäre, die Parteien auf die Anfechtung des Endentscheids zu verweisen (vgl. zur Veröffentlichung bestimmtes Urteil 1C 286/2009 vom 13. Januar 2010 E. 1.2.1 mit Hinweisen).
Vorliegend geht es um ein Massenverfahren. Vor BVGer führten 1'093 Gesuchsteller Beschwerde gegen 17 Entscheide der ESchK. In allen diesen Verfahren stellt sich für die Beurteilung der Entschädigungsbegehren die Frage der Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen und des dafür massgeblichen Stichdatums. Dieser Frage massen die Parteien und die ESchK so grosse Bedeutung zu, dass sie das Verfahren zunächst auf die Festlegung des Stichdatums für die Vorhersehbarkeit beschränkt haben. In der Tat wäre es sinnlos, die weiteren Anspruchsvoraussetzungen und die Höhe einer allfälligen Entschädigung zu prüfen, bevor feststeht, ob die Gesuchsteller, die ihre Liegenschaften (von wenigen, noch streitigen Ausnahmen abgesehen) nach dem 1. Januar 1961 erworben haben, überhaupt Entschädigungsansprüche wegen unvorhersehbarer Lärmimmissionen geltend machen können. Diese Frage muss daher letztinstanzlich geklärt werden können, bevor das Verfahren vor der ESchK fortgesetzt wird.
Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Enteignungsverfahren bereits seit über 6 Jahren hängig sind, und noch geraume Zeit bis zum Vorliegen eines vor Bundesgericht anfechtbaren Endentscheids vergehen wird. Unter dem Aspekt der angemessenen Verfahrensdauer (Art. 29 Abs. 1 BV und Art. 6 Ziff. 1 EMRK) erscheint es unzumutbar, die Beschwerdeführer auf eine Anfechtung des Endentscheids zu verweisen, mit dem Risiko, dass dem Verfahren nachträglich, durch Abänderung des Stichdatums für die Vorhersehbarkeit, die Grundlage entzogen wird.
Nach dem Gesagten ist ein nicht wieder gutzumachender Nachteil anzunehmen, weshalb auf alle Beschwerden, welche das Stichdatum für die Vorhersehbarkeit betreffen, einzutreten ist.

2.4. Ist somit auf die Beschwerde der Beschwerdeführenden A des Verfahrens 1C 290/2009 einzutreten, rechtfertigt es sich aus Gründen der Prozessökonomie und der Einheit des Verfahrens, auch die von den Beschwerdeführenden B dieses Verfahrens erhobenen Rügen betreffend die Definition des Überflugkorridors zu beurteilen. Es kann daher offen bleiben, ob auf diesen Beschwerdeteil auch isoliert hätte eingetreten werden können.

2.5. Da die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen gegeben sind, ist auf alle Beschwerden einzutreten.
Stichdatum für die Vorhersehbarkeit des Fluglärms

3.
Das BVGer hat im angefochtenen Entscheid (E. 6) ausführlich die Entwicklung des Pistenbenützungskonzepts des Flughafens Zürich nachgezeichnet. Seine Feststellungen können wie folgt zusammengefasst werden.

3.1. Als der Flughafen Zürich am 14. Juni bzw. 17. November 1948 in Kloten den Betrieb aufnahm, wies er zwei Pisten auf: die 1'900 m lange West- bzw. Hauptpiste 10/28 und die 2'600 m lange Piste 16/34. Letztere wurde als "Blindlandepiste" bezeichnet, weil sie als erste mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) ausgestattet wurde, das Anflüge im Blindflug ermöglichte.

Piste 28 wurde in den 1950er-Jahren für über 70% der Bewegungen genutzt. Sie war (entgegen ihrer Bezeichnung als "Westpiste") nicht als reine Startpiste (nach Westen) konzipiert; vielmehr wurde sie - gemäss ihrer Bezeichnung als "Hauptpiste" - auch für Anflüge von Osten genutzt.
Ende der 1950er-Jahre war - aufgrund des Aufkommens immer grösserer und schwerer Flugzeuge - eine erste Verlängerung beider Pisten nötig (2. Bauetappe). Die Westpiste sollte beiderseits verlängert werden; das Zürcher Volk bewilligte aber erst ein redimensioniertes Projekt, das wesentlich weniger kostete und auf die ostseitige Verlängerung der Westpiste verzichtete. Die verlängerten Pisten wurde 1961 in Betrieb genommen. Noch im Jahr 1961 erfolgten rund 25% der Landungen (mit Anflug von Osten) auf Piste 28.

3.2. Seither bildete sich jedoch (sowohl aus Kapazitäts- wie auch aus Lärmschutzgründen) immer mehr das Konzept heraus, wonach aus Norden gelandet und gegen Westen gestartet wurde.
Erstmals verbindlich verankert wurde dieses Regime 1976 in den kantonalen Lärmbekämpfungsvorschriften und -verfahren auf dem Flughafen Zürich vom 3. März 1976. Danach hatten Anflüge (ausser bei Sichtflug) auf die Pisten 14 und 16, also von Norden her, zu erfolgen. Ausnahmen waren nur zulässig, wenn dies aus technischen oder meteorologischen Gründen nötig war.
Dieses Betriebskonzept wurde durch die 1976 fertiggestellte neue Piste 14/32 (V-Piste) gefestigt, die als Landepiste (von Norden) konzipiert war. Im Rahmen der 3. Bauetappe war zwar auch eine Verlängerung der Westpiste um 300 m nach Osten geplant; darauf wurde jedoch schliesslich mit Rücksicht auf die Lärmbelastung für Kloten verzichtet.

Am 17. September 1984 wurde zwischen der Schweiz und Deutschland eine Regelung für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet vereinbart. Die Schweiz sagte darin zu, die Anflüge aus Norden möglichst nicht über Piste 14, sondern über Piste 16 abzuwickeln (Abschnitt I Ziff. 2). Zudem wurden erstmals Nachtflugbeschränkungen vereinbart (Abschnitt II).
1989 wurde ein VOR/DME-Anflugverfahren (Nicht-Präzisions-Instrumentenanflüge) auf Piste 28 eingeführt.
Das über die Jahre gewachsene Pistenbenützungskonzept wurde in verbindlicher Weise in das Betriebsreglement des Flughafens Zürich vom 19. August 1992 übernommen. Mit diesem wurden ferner zusätzlich maximal zwölf Anflüge aus Osten pro Tag für Turbopropellerflugzeuge im STOL-Verfahren (" short take-off and landing ") erlaubt.

3.3. Die Lärmzonenplanung im Kanton Zürich begann 1978. Das Planfestsetzungsverfahren zog sich über viele Jahre hin. Es wurden Prognosen zur Lärmbelastung und zur Aufteilung der lärmrelevanten Bewegungen auf die einzelnen Pisten erstellt und die Pläne wurden überarbeitet. Anfang der 1980er-Jahre wurde für die Piste 28 ein Landeanteil von 5% (von insgesamt 130%) angenommen (zu einem Total von mehr als 100% kam es, weil überall Maximalwerte eingesetzt wurden). Verbindlich wurden die Lärmzonenpläne erst 1987. Im Gegensatz zum Norden und Westen reichten die Lärmzonen nur wenig gegen Osten. In Kloten beispielsweise wurde nur ein schmaler flughafennaher Streifen der Lärmzone B zugeteilt (wo Wohnbauten ausgeschlossen sind). Auch der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995, der heute immer noch massgeblich ist, ging nicht von einer erheblichen Lärmbelastung durch Anflüge aus Osten aus. Von den im Richtplan grob festgelegten Flugwegen befindet sich im Osten nur ein kurzer Abschnitt über einem Teil von Kloten und etwas östlich davon.

3.4. 1995 wurde in einer Volksabstimmung der Kredit für die 5. Bauetappe des Flughafens Zürich bewilligt, namentlich für den Bau des Dock Midfield (fertiggestellt Ende 2002).
1996 erfuhr das Pistenbenützungskonzept durch die Einführung der sogenannten "4. Welle" der Swissair inso-

fern eine Änderung, als die Starts über die Piste 16 nach Süden stark zunahmen.

3.5. Am 22. Mai 2000 kündigte Deutschland die Vereinbarung von 1984 und erliess im Herbst 2001 erste Einschränkungen für den deutschen Luftraum im Rahmen von Durchführungsverordnungen. Diese wurden - nach Scheitern des Staatsvertrags - sukzessive verschärft. Um die bisherige Kapazität des Flughafens Zürich zu erhalten, wurden mehrere Betriebsreglementsanpassungen vorgenommen. Ab dem 19. Oktober 2001 wurden die Landungen in den späten Abend- und den frühen Morgenstunden, die bisher von Norden erfolgt waren, auf die Piste 28 verlegt, mit Anflug aus Osten. Am 30. Oktober 2003 wurden erstmals auch Südanflüge über Piste 34 eingeführt.
Seither wird von Osten über Piste 28 grundsätzlich nachts von 21.00 bis 0.30 Uhr (an Samstagen, Sonntagen und süddeutschen Feiertagen bereits ab 20.00 Uhr), frühmorgens bis 6.00 Uhr und tagsüber bei Westwind angeflogen.

3.6. Zusammenfassend hielt das BVGer fest, dass ein Pistenbenützungskonzept bestanden habe, wonach von Norden gelandet und nach Westen gestartet worden sei. Dieses Konzept habe sich allerdings erst mit der Zeit herausgebildet, nachdem in der Anfangszeit des Flughafens kein klares Regime geherrscht habe. Endgültig durchgesetzt habe es sich mit der Verankerung in den kantonalen Lärmbekämpfungsvorschriften von 1976. Zwar habe es auch unter dieser Ordnung stets Anflüge aus Osten gegeben, jedoch nur ausnahmsweise bei starkem Westwind.

3.7. Die Beschwerdeführer anerkennen den vom BVGer festgestellten Sachverhalt im Wesentlichen als richtig. Die Flughafen Zürich AG präzisiert allerdings, dass die Ostanflüge heute grundsätzlich längstens bis 23.30 Uhr und nur in seltenen Ausnahmefällen frühmorgens bis 6.00 Uhr erfolgen. Nach 6.00 Uhr werde ausser aus zwingenden meteorologischen Gründen nicht von Osten her auf der Piste 28 gelandet. Sie weist überdies darauf hin, dass es sich bei den kantonalen Lärmkämpfungsvorschriften und -verfahren von 1976 nicht um einen besonderen kantonalen Erlass, sondern um einen - formell getrennten - Teil des Betriebsreglements für den Flughafen Zürich gehandelt habe, das jederzeit habe geändert werden können. Insofern könne nicht von der "verbindlichen" Verankerung eines bestimmten Flugregimes gesprochen werden.

3.8. Die Beschwerdegegner 9-19 und 20-25 betonen, dass die Piste 28 für Landeanflüge von Grossflugzeugen seit jeher als ungeeignet betrachtet worden sei, zum einen aus topographischen Gründen (Hügelzug bei Bassersdorf), zum anderen weil die Piste mit 2'500 m für die Landung grosser Maschinen zu kurz sei. Die Verlängerung der Piste 28 auf das Minimalmass von 3'000 m sei zwar im Rahmen der 2. und 3. Bauetappe diskutiert worden; mit Rücksicht auf die Stadt Kloten sei jedoch auf einen Ausbau bewusst verzichtet worden. Schon in den 1950er- und 1960er-Jahren seien Landungen von Grossflugzeugen, wenn immer möglich, auf Piste 16 (mit Anflug von Norden) abgewickelt worden, weil nur diese Piste mit einem ILS versehen war. Die Landungen auf Piste 28 hätten daher (abgesehen von speziellen Wettersituationen) vor allem Kleinflugzeuge betroffen, die nur geringen Lärm verursachten. Im Übrigen seien die (wenigen) Ostanflüge bis 1989 auf einer anderen Anflugroute als heute geflogen worden (Anflug von Norden her, mit Linkskurve zwischen Kloten und Bassersdorf). Aufgrund dieser Verhältnisse sei es für den Durchschnittsbürger unvorhersehbar gewesen, dass - entgegen aller vorgängigen Fachmeinungen und Zusicherungen - eine an sich ungeeignete Piste auf einmal zur Landepiste umfunktioniert werde.

4.
Das BVGer knüpfte an die Praxis des Bundesgerichts an, wonach die allgemeine und stetige Verkehrszunahme von Bahn, Strasse und Fliegerei als bekannt vorausgesetzt wird, weshalb man sich dieses Wissen im Sinne der Vorhersehbarkeit entgegenhalten lassen müsse, sofern man an einem Ort wohnt, wo es bereits Lärm gibt oder wo naheliegend ist, dass solcher neu entsteht. Diese Praxis beruhe auf der Überlegung, dass die lärmverursachenden Tätigkeiten in diesen Fällen regelmässig im öffentlichen Interesse ausgeübt werden und diese Anliegen höher zu gewichten seien als die beeinträchtigten privaten Eigentumsinteressen. Da die Regel relativ streng sei, müsse sie allerdings auf jene Fälle beschränkt werden, anhand derer und für die sie entwickelt worden sei. Sowohl bei Bahn und Strasse wie auch bei den Flughäfen sei es bisher immer nur um Bau- oder Betriebsvorhaben gegangen, die dazu dienten, den bisherigen bzw. normal wachsenden Verkehr zu bewältigen.

4.1. Das BVGer nahm an, die vorliegend streitigen Ostanflüge seien nicht Folge des generellen Luftverkehrswachstums oder normaler luftverkehrsbedingter Entwicklungen. Grund für die Einführung von regelmässigen Ostanflügen ab 2001 sei vielmehr die durch Deutschland einseitig erzwungene Aufhebung des bisherigen nordausgerichteten Anflugsystems am Flughafen Zürich gewesen. Diese sei staatspolitisch motiviert und dem Einflussbereich der Konzessions- und Aufsichtsbehörden und der Flughafenbetreiberin entzogen gewesen. Zudem habe sich die, durch die deutschen Sperrzeiten bedingte, schlagartige und komplette Umstellung des Anflugsystems von Nord auf Ost auf besonders sensible Randstunden, Wochenenden und Feiertage beschränkt. Sie habe daher in quantitativer und qualitativer Hinsicht Folgen gehabt, die den Rahmen der normalen Luftfahrtentwicklung sprengten.

4.2. Das BVGer räumte ein, dass aufgrund der Ausrichtung von Piste 28 seit jeher die zumindest theoretische und anfänglich auch praktizierte Möglichkeit von regelmässigen Anflügen aus Osten bestanden habe. Das tatsächliche Pistenbenützungskonzept, wie es sich Mitte der 1970er-Jahre endgültig gefestigt habe, sei allerdings ein ganz anderes gewesen: Ostanflüge seien die Ausnahme gewesen. Zwar habe mit ihrer Zunahme im Rahmen der allgemeinen Verkehrszunahme gerechnet werden müssen. Eine derart massive und plötzliche Betriebsumstellung in den besonders sensiblen Randstunden habe jedoch nicht vorhergesehen werden können. Ein namhafter Anstieg von Ostanflügen sei auch aufgrund des Lärmzonenplans (der nur gerade für Teile von Kloten gewisse Baubeschränkungen vorsah) und des kantonalen Richtplans von 1995 nicht zu erwarten gewesen. Darauf hätten sich jene, die bereits Grundeigentum besassen oder solches zu erwerben gedachten, verlassen dürfen. Zu beachten sei schliesslich, dass die Kündigung der Vereinbarung von 1984 durch Deutschland und damit die Infragestellung des bisherigen Anflugkonzepts offenbar auch für die hiesigen Behörden überraschend gekommen sei. Angesichts dessen wäre es unbillig, den privaten Grundeigentümern
Vorhersehbarkeit entgegenzuhalten.

4.3. Das BVGer ging davon aus, dass die hier zu beurteilende radikale Betriebsumstellung bei den Ostanflügen nicht vergleichbar sei mit den Starts gegen Süden über Opfikon, die 1996 mit der "4. Welle" eingeführt wurden. Damals sei die Swissair dazu übergegangen, eine zusätzliche "4. Welle" Flugbewegungen pro Tag durchzuführen, um in Zürich ein Drehkreuz (Hub) zu bilden und die Interkontinentalflüge dort zu konzentrieren. Diese Betriebsumstellung sei zwar erheblich gewesen und sei ebenfalls nicht von der Flughafenbetreiberin beschlossen worden, sondern aufgrund eines unternehmerischen Entscheids der Swissair erfolgt. Letztlich aber seien es Kapazitätsgründe gewesen, die zur Neuerung geführt hätten, und diese seien als luftfahrtsbedingt der allgemeinen, normalen Verkehrsentwicklung zuzurechnen.

5.
Die Flughafen Zürich AG macht dagegen geltend, das Bundesgericht habe in BGE 123 II 481 E. 7b S. 492 erkannt, dass sich Ende 1960 jedermann über die hohe Fluglärmbelastung rund um die Landesflughäfen klar werden musste. Dies gelte nicht nur für die Flughafenstadt Kloten, sondern auch für weiter entfernt liegende Gebiete, die von jeher vom Fluglärm betroffen gewesen seien. Es handle sich um eine strikte Regel, die keine Anpassungen und Abweichungen mit Rücksicht auf konkrete örtliche Gegebenheiten zulasse. Eine zurückhaltende Umschreibung der Entschädigungsvoraussetzungen dränge sich auch vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses auf, indem die Erbringung von Verkehrsinfrastrukturleistungen finanzierbar bleiben müsse.

5.1. Die Flughafen Zürich AG hebt hervor, dass die Piste 10/28 bis weit in die 1960er-Jahre hinein die Hauptpiste des Flughafens Zürich gewesen sei, die Abflügen nach Westen und Anflügen von Osten her gedient habe. Sie sei vor dem 1. Januar 1961 für etwa drei Viertel aller Flugbewegungen und fast die Hälfte aller Landungen beansprucht worden. Noch im Jahre 1961 hätten 25,8% und in den Jahren bis 1966 immerhin zwischen 14% und 18,5% aller Landungen auf der Piste 28 stattgefunden. Erst danach sei der Anteil der Landungen von Osten markant zurückgegangen.

5.2. Das BVGer habe selbst festgestellt, dass sich das Pistenbenützungskonzept, wonach von Norden gelandet und von Westen gestartet werde, erst 1976 durchgesetzt habe. Unter diesen Umständen habe jemand, der in Kloten, Bassersdorf oder Nürensdorf in der Zeit zwischen 1961 und 1976 eine Liegenschaft erworben habe,

genau gleich wie ein Grunderwerber in Opfikon, Rümlang oder Höri, mit künftigem Fluglärm rechnen müssen, und könne daher keine Enteignungsentschädigung geltend machen. Anders zu entscheiden hiesse, die Grunderwerber im Osten gegenüber allen Personen zu bevorzugen, die zur selben Zeit in der übrigen Nachbarschaft des Flughafens Zürich Land gekauft oder überbaut haben.

5.3. Die Flughafen Zürich AG verweist auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Strassenverkehrslärm, wonach im Bereich grösserer Agglomerationen oder in der Nähe von Hauptverkehrsadern ganz grundsätzlich damit gerechnet werden müsse, dass in der Nähe Strassen verlegt, verbessert oder vergrössert werden. Der Flughafen Zürich sei als grösster Landesflughafen, dessen Pistensystem seit Anfang der 1960er-Jahre bis heute von der Ausrichtung her grundsätzlich unverändert geblieben sei, mit einer grösseren Agglomeration und ihren Hauptverkehrsadern vergleichbar. Wer dorthin ziehe, müsse mit Verkehrsverlagerungen und -ausweitungen rechnen, namentlich in Gebieten in Pistennähe und unter den Pistenachsen. Dies gelte auch für den Osten des Flughafens Zürich. Dieser sei bis in die die 1960er-Jahre hinein für Anflüge verwendet worden und sei auch in der Folge nie frei von Luftverkehr und Fluglärm gewesen. Zudem sei bei mehreren Gelegenheiten (3. Bauetappe, Einführung des VOR/DME-Anflugverfahrens 1989) wieder eine Intensivierung der Anflüge aus Osten in Betracht gezogen worden.

5.4. Die Flughafen Zürich AG bestreitet sodann, dass die Entwicklung seit 2001 zu einem radikal anderen Betriebskonzept geführt habe. Nach wie vor erfolgten die Abflüge in ihrer überwiegenden Mehrheit nach Westen und Süden und die Anflüge während des grössten Teils der gesamten Betriebszeit von Norden. Der Anteil der Anflüge von Osten habe in den Jahren 2002-2007 durchschnittlich 13.7% betragen.
Im Übrigen könne sich selbst eine erhebliche Betriebsänderung allenfalls auf die Verjährung auswirken, nicht aber zu einer Neufestsetzung der Vorhersehbarkeit führen. Die Beschwerdeführerin verweist hierfür auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur 1996 im Rahmen der "4. Welle" erfolgten erheblichen Betriebsumstellung (BGE 130 II 394 E. 12.1 S. 415, E. 12.3.1-12.3.3 S. 421 ff.). Diese sei mit der vorliegend zu beurteilenden Einführung vermehrter Ostanflüge durchaus vergleichbar: Mit der "4. Welle" sei die Zahl der Abflüge ab Piste 16 (darunter schwere Flugzeuge) praktisch innert Jahresfrist verdoppelt worden (von 18'600 auf 35'920). Auch diese Steigerung sei in sensible Zeiten gefallen, nämlich morgens von 7.00 bis 8.30 Uhr sowie abends von 18.30 bis 21.00 Uhr, und zwar auch an Wochenenden und Feiertagen.

5.5. Die von der Vorinstanz getroffene Unterscheidung zwischen luftfahrtsbedingten und staatspolitisch motivierten Änderungen überzeuge nicht: Auch die mit der "4. Welle" beschlossene Konzentration der Interkontinentalflüge in Zürich sei eine Reaktion auf einen politischen Entscheid gewesen, nämlich auf die ab 1989 erfolgte Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsmarktes. Die von der Europäischen Kommission gefassten Beschlüsse seien politischer Natur und dem Einflussbereich der schweizerischen Konzessions- und Aufsichtsbehörden sowie des Flughafenbetreibers entzogen gewesen. Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs, nach Jahrzehnten strengster und weitgehend monopolistisch geregelter internationaler Luftfahrt, sei keine blosse Fortsetzung der allgemeinen, normalen Verkehrsentwicklung gewesen, sondern habe eine deutliche Zäsur bedeutet.
Umgekehrt leuchte nicht ein, weshalb die Betriebsumstellung 2001 nicht luftfahrtsbedingt gewesen sein solle, sei doch die Kündigung der Verwaltungsvereinbarung von 1984 durch Deutschland eine Reaktion auf die Führung des Anflugverkehrs über Süddeutschland und die stetig wachsende Opposition der sich vom Fluglärm gestört fühlenden süddeutschen Bevölkerung gewesen (vgl. Botschaft des Bundesrats vom 8. März 2002 zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik, BBl 2002 3378 f.). Diese Opposition sei durch die ständige Steigerung des Flugverkehrs und die bevorstehende 5. Ausbauetappe des Flughafens verstärkt worden.

5.6. Sollte das Bundesgericht wider Erwarten das Vorhersehbarkeitsdatum 1. Januar 1961 nicht für die ganze Flughafenregion bestätigen, so käme nach Auffassung der Flughafen Zürich AG ein anderes Stichdatum höchstens für vom Pistensystem entferntere Ortschaften in Frage (z.B. über 10 km Entfernung). Ortschaften wie Kloten, Bassersdorf oder Nürensdorf, die unmittelbar beim Flughafen Zürich angesiedelt sind und seit jeher durch Starts von Piste 16 mit "Leftturn" relativ stark vom Fluglärm betroffen gewesen seien, müssten

dagegen ausgeschlossen werden.

6.
Die Beschwerdeführer der Verfahren 1C 288 und 290/2009 beantragen dagegen, das Stichdatum für die Vorhersehbarkeit müsse auf einen späteren Termin als den 23. Mai 2000 festgesetzt werden.

6.1. Die Beschwerdeführer des Verfahrens 290/2009 machen geltend, erst aufgrund des Gesuchs der Flughafen Zürich AG um Einführung von Ostanflügen am 2. Juli 2001 hätte mit solchen Anflügen gerechnet werden müssen; Stichtag für die Vorhersehbarkeit sei daher der 3. Juli 2001.
Sie sind der Auffassung, dass Art. 25 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG; SR 711) als einzige genügende gesetzliche Grundlage für den Enteignungsausschluss in Betracht komme. Diese Bestimmung setzte ein schweres Selbstverschulden voraus. Erforderlich sei mindestens bewusst fahrlässiges oder krass sorgfaltswidriges Verhalten, wie die Nichtbeachtung des evident Vorhersehbaren. Davon könne vorliegend keine Rede sein. Eine andere genügende gesetzliche Grundlage bestehe nicht; insbesondere lasse sich der Entschädigungsausschluss nicht auf Ortsgebrauch im Sinne von Art. 684 ZGB abstützen, da sich der Ortsgebrauch für Fluglärm ausschliesslich nach Massgabe der Spezialnormen des öffentlichen Rechts, d.h. von Anh. 5 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41), definiere (BGE 129 III 161 E. 2.6 S. 165 f. mit Hinweisen).
Ein früherer Stichtag sei auch mit dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Lastenausgleich als Ausfluss des verfassungsrechtlich postulierten Verursacherprinzips (Art. 74 Abs. 2 BV), der Eigentumsordnung (Art. 26 Abs. 2 BV), des volkswirtschaftlichen öffentlichen Interesses (Art. 94 Abs. 2 BV), der Umweltschutzinteressen (Art. 74 BV) und des Nachhaltigkeitsprinzips (Art. 2 Abs. 2 und Abs. 4 BV; Art. 73 BV) nicht vereinbar. Die Anforderungen an die Vorhersehbarkeit müssten daher hoch angesetzt werden, d.h. der Stichtag sei so festzusetzen, dass in diesem Zeitpunkt die künftige Entwicklung bereits offensichtlich und ganz konkret absehbar gewesen sei.

6.2. Die Beschwerdeführer des Verfahrens 1C 288/2009 machen dagegen geltend, dass selbst nach der Publikation des Gesuchs um Einführung von Ostanflügen keinesfalls klar gewesen sei, ob dieses Gesuch bewilligt werde. Der Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen müsse daher auf den 19. Oktober 2001 festgelegt werden, d.h. auf den Tag nach der tatsächlichen Aufnahme der Ostanflüge.
Sie machen in diesem Zusammenhang eine Verletzung des rechtlichen Gehörs geltend, weil das BVGer den neuen Stichtag selbst festgesetzt habe, ohne die Sache hierfür an die ESchK zurückzuweisen. Mit diesem Vorgehen habe es verhindert, dass die Parteien sich zum präsumptiven Datum des neuen Stichtags vertieft äussern und Beweise einreichen konnten. Die Beschwerdeführer hätten sich im Verfahren vor BVGer darauf konzentriert, die Nichtanwendbarkeit des Stichtags 1. Januar 1961 darzulegen, und hätten keine Veranlassung gehabt, nähere Ausführungen zum neuen Stichtag zu machen.

7.
Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung setzt ein Entschädigungsanspruch für die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte gegenüber Lärmeinwirkungen voraus, dass (kumulativ) die drei Bedingungen der Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen, der Spezialität der Immissionen sowie der Schwere des immissionsbedingten Schadens gegeben sind (vgl. etwa BGE 123 II 481 E. 7 S. 490 ff.; 130 II 394 E. 7.1 S. 402, E. 9.2 S. 410, E. 12 S. 414, je mit Hinweisen).

7.1. Das Bundesgericht hat den Stichtag für die (Un) Vorhersehbarkeit der Fluglärm-Immissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen auf den 1. Januar 1961 festgesetzt. Ab diesem Datum sei eine markante Zunahme der Zivilluftfahrt und, damit verbunden, eine entsprechende Zunahme des Fluglärms in der Umgebung der Landesflughäfen für jedermann vorauszusehen gewesen. Dies wurde zunächst für den Landesflughafen Genf entschieden (BGE 121 II 317 E. 6b-c S. 334 ff.; bestätigt in BGE 128 II 231 E. 2.2 S. 234, 329 E. 2.1 S. 331; 129 II 72 E. 2.1 S. 74; 131 II 137 E. 2.1 S. 142). Das Datum 1. Januar 1961 wurde auch für den Landesflughafen Zürich für massgeblich erklärt (BGE 123 II 481 E. 7b S. 491 f.; 134 II 49 E. 7 S. 62, 145 E. 6 S. 149). Das Begehren des Kantons Zürich und der Flughafen Zürich AG, den Stichtag für den Landesflughafen Zürich vorzuverlegen, wies das Bundesgericht ab (BGE 130 II 394 E. 12.1 S. 415).

Das Bundesgericht hat diese Regel unter ausdrücklicher Berufung auf Art. 1 Abs. 2 ZGB aufgestellt (BGE 121 II 317 E. 6b/bb S. 337). Es hat in der Folge mehrfach betont, dass es sich um eine allgemeingültige Regel handelt, die in allen Verfahren zur Anwendung gelangen müsse, in denen es um die Enteignung von Nachbarrechten wegen des Betriebs eines Landesflughafens gehe. Die Regel sei streng zu beachten und dürfe nicht von Fall zu Fall angepasst oder derogiert werden, etwa aufgrund der örtlichen und persönlichen Verhältnisse des Einzelfalls (BGE 131 II 137 E. 2.3 S. 144; 134 II 49 E. 7 S. 63). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung musste ab dem 1. Januar 1961 jedermann - und nicht nur Flugspezialisten oder Anwohner eines Flugplatzes - um die Belastungen durch Fluglärm in der Umgebung der Landesflughäfen wissen (BGE 131 II 137 E. 2.3 S. 144; 121 II 317 E. 6a S. 333 und E. 6b/bb S. 337).
Dabei kommt es - wie die ESchK zutreffend dargelegt hat (z.B. Entscheid vom 17. Dezember 2007 betr. Kloten, E. 6 S. 25) - allein auf die Auswirkungen des Flugbetriebs an, unabhängig davon, auf welche konkreten Ursachen politischer, technischer, wirtschaftlicher, betrieblicher oder anderer Natur Änderungen im Betrieb der Landesflughäfen zurückzuführen sind.

7.2. Gestützt auf diese Praxis entschied das Bundesgericht, dass auch das sprunghafte Ansteigen der Südabflüge durch die Einführung der "4. Welle" der Swissair im Herbst 1996 nicht zu einer Neufestsetzung des Stichdatums führe. Dies, obwohl sich die Stadt Opfikon bis Mitte der 1990er-Jahre in einer relativ privilegierten Situation befunden hatte: Normalerweise erfolgten alle Abflüge auf Piste 28/10 in Richtung West, und diese Vorzugslage schien auch durch das damalige Betriebsreglement für den Flughafen Zürich und den Lärmzonenplan gewährleistet (vgl. dazu BGE 130 II 394 E. 12.3.1-12.3.3 S. 420 ff.). Im zitierten BGE räumte das Bundesgericht ein, dass das erhebliche Ausmass der fluglärmbedingten Belästigungen und die damit verbundene Entwertung der Liegenschaften erst nach Umstellung des Abflugbetriebs im Herbst 1996 (Einführung der "4. "Welle") erkennbar geworden seien. Dieser Umstand wurde bei der Festsetzung des Verjährungsbeginns berücksichtigt (a.a.O., E. 12.3.3 S. 423), führte dagegen nicht zur Verneinung der Vorhersehbarkeit. Vielmehr hielt das Bundesgericht die für die Vorhersehbarkeit der Fluglärm-Immissionen massgebende Schwelle des 1. Januar 1961 auch für die durch den Abflugverkehr betroffenen Grundeigentümer in
Opfikon-Glattbrugg für anwendbar (a.a.O., E. 12.1 S. 415; bestätigt in BGE 134 II 49 E. 7 S. 62, 145 E. 6 S. 149).

7.3. Nichts anderes gilt für die vorliegend zu beurteilenden Ostanflüge: Zwar waren die konkreten Gründe, die zur Einführung der Ostanflüge im Herbst 2001 führten, für die betroffenen Grundeigentümer unvorhersehbar. Die Auswirkungen hielten sich jedoch im Rahmen dessen, was schon am 1. Januar 1961 vorhersehbar gewesen war.
Der Flughafen Zürich wurde von Anfang an für den interkontinentalen Flugverkehr konzipiert (vgl. Botschaft des Bundesrats über den Ausbau der Zivilflugplätze vom 13. Februar 1945, BBl 1945 I 155, insbesondere S. 175) und mit einem kreuzförmigen Pistensystem versehen, das Starts und Landungen in verschiedene Richtungen erlaubt. Grundsätzlich war daher spätestens ab 1961 nicht nur die Zunahme des Luftverkehrswachstums vorhersehbar, sondern es musste auch damit gerechnet werden, dass einmal festgelegte Start- und Landerichtungen wieder abgeändert werden könnten.
Wie das BVGer festgestellt hat, wurde die Piste 10/28 als Hauptpiste des Flughafens Zürich errichtet und diente noch in den 1960er-Jahren sowohl für Abflüge nach Westen als auch für Anflüge von Osten her. Insofern musste am Stichtag 1. Januar 1961 generell mit einer Zunahme des Fluglärms in der Nähe der Piste 28 und entlang ihrer Achsen gerechnet werden, und zwar sowohl in östlicher als auch in westlicher Richtung. Dies gilt auch dann, wenn die Piste - wie die Beschwerdegegner 9-25 geltend machen - vorwiegend für die Landung von kleineren Flugzeugen benutzt und andere Anflugrouten als heute geflogen wurden.
Auch nachdem sich in den 1970er-Jahren das Pistenbenützungskonzept durchgesetzt hatte, wonach von Norden gelandet und nach Westen gestartet wurde, erfolgten weiterhin Anflüge aus Osten bei Westwind. Dies belegt, dass Landungen auf der Piste immer möglich waren, auch wenn sie von ihrer Länge und ihrer Topographie weniger geeignet erschien als die beiden anderen Pisten. Zudem wurden im Betriebsreglement 1992 maximal 12 Anflüge aus Osten pro Tag für Turbopropellorflugzeuge im STOL-Verfahren bewilligt.
Zwar befanden sich die Gemeinden im Osten des Flughafens lange Zeit in einer - im Vergleich zu anderen Zürcher Gemeinden - privilegierten Situation. Eine Intensivierung der Ostanflüge wurde jedoch mehrfach diskutiert (z.B. im Rahmen der 3. Bauetappe und bei der Einführung des VOR/DME-Anflugverfahrens 1989) und

hätte schon früher erfolgen können, z.B. zur Umsetzung der in der schweizerisch-deutschen Vereinbarung von 1984 enthaltenen Nachtflugbeschränkungen.

7.4. Wie die Flughafen Zürich AG in ihrer Beschwerde zutreffend darlegt, ist es kaum möglich, zwischen luftfahrts- bzw. kapazitätsbedingten Ursachen einerseits und politischen Gründen andererseits zu unterscheiden.
Die zunehmenden Beschwerden der Bevölkerung wegen Fluglärms sind Folgen des generellen Luftverkehrswachstums und damit eine "normale" luftverkehrsbedingte Entwicklung. Diese Beschwerden führen zu (z.T. gegenläufigen) Forderungen nach der Änderung von An- und Abflugsrouten bzw. Nachtflugbeschränkungen. Ob und inwiefern sich einzelne Gruppen mit ihren Vorstellungen durchsetzen können, ist immer auch eine politische Frage. Umgekehrt besteht ein starkes wirtschaftspolitisches Interesse an der Beibehaltung bzw. Ausweitung von Flugkapazitäten. So stellte die von der Swissair mit der "4. Welle" beschlossene Konzentration der Interkontinentalflüge in Zürich zwar einen unternehmerischen Entscheid dar; dieser wurde jedoch in der Westschweiz als regional- und standortpolitischer Entscheid empfunden und kritisiert.
Der internationale Flugverkehr ist seiner Natur nach global: Er ist Gegenstand verschiedener mulitlateraler und zahlreicher bilateraler Luftverkehrsabkommen, und hängt von politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen und Entscheidungen ab, die dem Einflussbereich der schweizerischen Behörden und der Flughafen Zürich AG weitgehend entzogen sind. Dies gilt in besonderem Masse für die Landesflughäfen Genf und Zürich, die beide nahe an der Landesgrenze liegen.

7.5. Es gibt auch keinen Grund, die Vorhersehbarkeit geographisch auf einen bestimmten Radius um den Landesflughafen herum zu begrenzen. Wie die ESchK zutreffend ausgeführt hat, dürfte bei weit entfernten Liegenschaften bereits das Erfordernis der Spezialität und der Schwere des Schadens nicht erfüllt sein, weil mit zunehmender Distanz zum Flughafen der Fluglärm zwar noch wahrgenommen wird, aber infolge der Flughöhen keine Grenzwerte mehr überschritten werden.

8.
Wie bereits dargelegt wurde, hat das Bundesgericht das Stichdatum für die Vorhersehbarkeit unter ausdrücklicher Berufung auf Art. 1Abs. 2 ZGB aufgestellt (BGE 121 II 317 E. 6b/bb S. 337), d.h. es ging vom Bestehen einer Gesetzeslücke aus, die der Richter zu füllen habe. An dieser Rechtsprechung ist festzuhalten, solange der Gesetzgeber keine andere Regelung trifft. Auf den grundsätzlichen Einwand der Beschwerdeführer des Verfahrens 1C 290/2009, wonach keine genügende gesetzliche Grundlage für einen Entschädigungsausschluss wegen Vorhersehbarkeit der Lärmimmissionen ab de m 1. Januar 1961 bestehe, ist daher nicht weiter einzugehen.
Dagegen veranlassen die Rügen zu den verfassungsrechtlich verankerten Verursacher- (Art. 74 Abs. 2 BV) und Nachhaltigkeitsprinzipien (Art. 73 BV) das Bundesgericht zu folgenden Bemerkungen:

8.1. Die in BGE 94 I 286 E. 8a S. 300 eingeleitete Rechtsprechung zur Vorhersehbarkeit wurde mit dem öffentlichen Interesse an Bau und Betrieb öffentlicher Verkehrsanlagen begründet: Die ständige Zunahme des Strassenverkehrs mache die Errichtung neuer und die Vergrösserung bestehender Strassen unabdingbar; wenn die Gemeinwesen alle damit einhergehenden Schäden entschädigen müssten, so wären sie in vielen Fällen nicht in der Lage, die notwendigen Arbeiten zu finanzieren (vgl. auch BGE 117 Ib 15 E. 2b S. 18 mit Hinweisen zum Eisenbahnlärm). Im Urteil BGE 121 II 317 wurde diese Rechtsprechung auf den Fluglärm übertragen: Der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie wurde die Notwendigkeit gegenübergestellt, die Gemeinwesen in der Ausübung ihrer im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben nicht übermässig zu behindern (E. 5a S. 330, E. 5b S. 332 und E. 6b/bb S. 337).
Unausgesprochen liegt dieser Rechtsprechung aber auch der Gedanke zugrunde, dass die Ausschüttung von Geld an einzelne Grundeigentümer nicht das geeignete Mittel zur Besserstellung der lärmgeplagten Bevölkerung ist (Margrit Schilling, a.a.O., S. 19). Die beschränkten finanziellen Ressourcen sollen in erster Linie zur Lärmbegrenzung an der Quelle oder, wenn dies nicht möglich ist, zum passiven Schallschutz verwendet werden, d.h. für Massnahmen, die der Lärmbekämpfung und damit dem Schutz der Gesundheit dienen und den unmittelbar Betroffenen (insbesondere auch Mietern) zugutekommen.
Dies führte bereits im Entscheid BGE 119 Ib 348 E. 6c S. 364 ff. zu einer Neuausrichtung des Enteignungsrechts. Die Schätzungskommissionen wurden verpflichtet, die Enteignungsentschädigung - auch gegen den

Willen des Enteigneten - nicht als Geldleistung, sondern (ganz oder teilweise) als Sachleistung in Form von Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden anzuordnen, um die Personen, die in einem den Immissionen ausgesetzten Gebäude wohnen, wirksam in ihrem Wohlbefinden zu schützen.

8.2. Massnahmen zum Schutz gegen übermässige Einwirkungen des Luftverkehrs bzw. zu ihrer Abgeltung finden sich - ausserhalb des Enteignungsrechts - insbesondere in der Umweltschutzgesetzgebung und im Raumplanungsrecht. Die einschlägigen Bestimmungen dürfen nicht je isoliert, sondern müssen koordiniert angewendet werden (vgl. dazu BGE 130 II 394 E. 8-10 S. 406 ff. mit Hinweisen).
Der Schutz von Menschen gegen schädliche und lästige Einwirkungen ist vor allem Aufgabe des Umweltschutzgesetzes (Art. 1 Abs. 1 USG). Danach werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen in erster Linie durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt (Art 11 Abs. 1 USG). Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip; Art. 11 Abs. 2 USG). Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden, so müssen verschärfte Emissionsbegrenzungen angeordnet werden (Art. 11 Abs. 3 USG).
Bei öffentlichen oder konzessionierten, im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Anlagen, wie Strassen, Flughäfen und Eisenbahnanlagen, besteht zwar die Möglichkeit, Erleichterungen über den Immissionsgrenzwert (und sogar über den Alarmwert) hinaus zu gewähren (vgl. 25 Abs. 3 USG für Neuanlagen; Art. 20 Abs. 1 USG in Verbindung mit Art. 17 und Art. 14 Abs. 2 LSV e contrario für bestehende Anlagen; zur wesentlichen Änderung bestehender Anlagen vgl. BGE 124 II 293 E. 17 S. 328). Die vom Lärm betroffenen Gebäude müssen aber grundsätzlich auf Kosten des Eigentümers der lärmigen Anlage durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen geschützt werden. Bei neuen oder nach Inkrafttreten des USG wesentlich geänderten Anlagen sind derartige Schutzvorkehren ab Überschreiten des massgeblichen Immissionsgrenzwerts zu treffen (Art. 25 Abs. 3 USG bzw. Art. 20 Abs. 2 USG in Verbindung mit Art. 10, 11 und 16 Abs. 2 LSV; vgl. BGE 124 II 293 E. 17 S. 328 f.; 126 II 522 E. 39a S. 569 f.).
Bei Flughäfen, die nach Inkrafttreten des USG errichtet oder (wie der Flughafen Zürich) wesentlich geändert worden sind, erfolgt somit die Abgeltung übermässiger Lärmbelastungen in erster Linie durch die umweltschutzrechtlichen Schallschutzvorkehren (BGE 130 II 394 E. 9.2 S. 411). Diese werden ab Überschreitung des Immissionsgrenzwerts geschuldet, unabhängig von weiteren Voraussetzungen, wie namentlich der Vorhersehbarkeit und der Spezialität der Immissionen und der Schwere des Schadens. Die Kosten dieser Massnahmen gehen zulasten der Flughafen-Eigentümerin und werden durch lärmabhängige Gebühren, die in den Lärmfonds des Zürcher Flughafens (”Airport Zurich Noise Fund”; AZNF) fliessen, auf die Benutzer umgelegt.
Wesentliche Änderungen des Flugbetriebs - wie die hier streitige Einführung der Ostanflüge seit 2001 - führen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zwar nicht zur Unvorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen im enteignungsrechtlichen Sinn. Dagegen sind sie als erhebliche Änderung der Flughafenanlage zu qualifizieren, mit der Folge, dass alle Betroffenen bei Immissionsgrenzwertüberschreitungen Schallschutzmassnahmen verlangen können, unabhängig davon, ob sie ihre Liegenschaft vor oder nach dem 1. Januar 1961 erworben bzw. überbaut haben.

8.3. Gleichzeitig muss durch raumplanerische Massnahmen dafür gesorgt werden, dass Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG), und zwar soweit möglich auch unterhalb der Grenzwerte gemäss USG (BGE 127 I 103 E. 7c-g S. 110 ff.; 112 Ib 26 E. 5d S. 38; Urteil 1A.194/2006 vom 14. März 2007 E. 7, in: URP 2007 S. 509; ZBl 109/2008 S. 284). Einerseits dürfen in fluglärmbelasteten Gebieten grundsätzlich keine neuen Wohnsiedlungen entstehen (vgl. Art. 24 und 22 USG); andererseits muss der Flughafenbetrieb Rücksicht auf bestehende Wohngebiete nehmen.
Dieser Nutzungskonflikt ist in erster Linie durch die Überarbeitung der raumplanerischen Grundlagen zu lösen (BGE 127 I 103 E. 7f S. 113 mit Hinweisen). Der komplexe Interessenausgleich für den Flughafen Zürich ist Gegenstand des laufenden Verfahrens für die Erstellung des Objektblatts Zürich des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dieser wird die raumplanerischen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich festlegen und als Grundlage für das definitive Betriebsreglement des Flughafens Zürich dienen.

8.4. Dabei wird nach Lösungen gesucht, die einerseits die Rolle des Flughafens Zürich als grösster und wich-

tigster Landesflughafen der Schweiz sicherstellen und andererseits dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung genügen (Bericht des Bundesrats vom 10. Dezember 2004 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz; BBl 2005 1799 ff.). Ziel dieser Planung muss es insbesondere auch sein, den Flugbetrieb möglichst anwohnerfreundlich auszugestalten (vgl. dazu M. Brink/R. Rometsch/K. Wirth/Ch. Schierz, Der Einfluss von abendlichem und morgendlichem Fluglärm auf Belästigung, Befindlichkeit und Schlafqualität von Flughafenanwohnern, Zürich 2007, S. 162 ff.). Soweit hierzu Beschränkungen des Flugverkehrs angeordnet werden, treffen diese (wie auch die damit einhergehenden Kosten) zwangsläufig die Flughafeneigentümerin und die Benutzer des Flughafens als Verursacher des Fluglärms.
Sofern dicht besiedelte Wohngebiete vor Fluglärm nicht verschont werden können, müssen die betroffenen Anwohner zumindest durch bauliche Massnahmen von schädlichem Lärm abgeschirmt werden. Dies ist nach dem oben (E. 8.2) Gesagten jedenfalls dann geboten, wenn die Immissionsgrenzwerte gemäss Anh. 5 LSV überschritten werden. In besonders gelagerten Konstellationen (z.B. frühmorgendliche Anflugwellen, welche die Anwohner in ihrem Schlaf beeinträchtigen) werden die zuständigen Behörden prüfen müssen, ob es hinsichtlich bestehender Bauten auf stark belasteten Grundstücken aufgrund einer einzelfallbezogenen Betrachtung zudem geboten ist, passive Schallschutzmassnahmen anzuordnen, obwohl der Mittelungspegel für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) gemäss Anh. 5 LSV eingehalten wird (vgl. BGE 126 II 522 E. 43 b S. 577 f. und E. 45 a/bb S. 587).

9.
Nach dem Gesagten ist die Beschwerde der Flughafen Zürich AG gutzuheissen und als Stichdatum für die Vorhersehbarkeit - auch für die Ostanflüge - der 1. Januar 1961 beizubehalten.

9.1. Vor BVGer hatten eine Reihe von Beschwerdeführern geltend gemacht, die ESchK habe zu Unrecht ein Erwerbsdatum nach dem 1. Januar 1961 angenommen.
Für gewisse Liegenschaften hat die Flughafen Zürich AG im Verfahren vor BVGer einen Erwerb vor dem 1. Januar 1961 bzw. im Erbgang anerkannt. Insoweit ist die Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen grundsätzlich zu bejahen und die Sache an die ESchK zurückzuweisen, um über die weiteren Voraussetzungen des Entschädigungsanspruchs zu entscheiden. Die Flughafen Zürich AG kann auf die Anerkennung (im erfolgten Umfang) nicht zurückkommen. Allerdings umfasste diese grundsätzlich nur bestimmte Liegenschaften (bzw. Teile davon) und nicht die darauf befindlichen Bauten (vgl. Beschwerdeantwort vom 26. September 2008 Rz. 107 S. 76). Den Gesuchstellern ihrerseits verbleibt die Möglichkeit, vor der ESchK geltend zu machen, dass die Anerkennung nicht genügend weit reiche, d.h. die Unvorhersehbarkeit der Lärmeinwirkungen im gesamten, vor BVGer geltend gemachten Umfang anzuerkennen sei.
Soweit ersichtlich, handelt es sich um folgende Entschädigungsgesuche:

- .

9.2. Soweit das Erwerbsdatum (vor oder nach dem 1. Januar 1961 bzw. im Erbgang) im bundesverwaltungsgerichtlichen Verfahren streitig geblieben ist, muss dieses noch abgeklärt werden. Soweit ersichtlich, handelt es sich um folgende Entschädigungsgesuche:

- .
Fraglich ist, ob die Sache hierfür an das BVGer oder an die erste Instanz (ESchK) zurückzuweisen ist. Zahlreiche Beschwerdegegner haben eventualiter beantragt, die Sache sei direkt an die ESchK zurückzuweisen, um eine weitere Verzögerung des Verfahrens zu vermeiden. Dies erscheint sachgerecht. Das BVGer hat im angefochtenen Entscheid (E. 3.1 und 3.2) die Sachverhaltsermittlung und die Begründung der ESchK beanstandet: Diese hätte die Betroffenen auffordern müssen, das Erwerbsdatum mittels Grundbuchauszug oder anderer Urkunden zu belegen; zudem hätte sie - zumindest in allen nicht offensichtlichen Fällen - kurz begründen müssen, warum sie einen Erwerb vor dem 1. Januar 1961 verneine. Die Sache ist daher zur Ergänzung der Sachverhaltsermittlung und der Begründung in den noch streitigen Fällen an die ESchK zurückzuweisen.

9.3. Die Beschwerdegegner 20-25 beantragen in ihrer Duplik vom 26. März 2010, die Sache sei auch für diejenigen Personen an eine Vorinstanz zurückzuweisen, die im Verfahren vor BVGer noch keinen Eigentumserwerb vor dem 1. Januar 1961 geltend gemacht hatten. Bei Ablehnung dieses Antrags sei jedenfalls noch der

Beschwerdegegner Fb._____ in die Liste der Personen aufzunehmen, dessen Erwerbsdatum streitig sei. Die Beschwerdegegner machen geltend, es handle sich oft um komplexe Fälle, in denen erst nachträglich die Dokumentation aufgefunden worden sei. So habe man im Fall Fb._____ erst jetzt festgestellt, dass das Land, das 1979 überbaut worden sei, sich schon seit 1901 in Familienbesitz befunden habe und über mehrere Stufen weitervererbt worden sei.

9.3.1. Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen im bundesgerichtlichen Verfahren nur so weit vorgebracht werden, als erst der vorinstanzliche Entscheid dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG). Es ist nicht ersichtlich, inwiefern dies der Fall wäre, ging doch bereits die ESchK - gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung - vom Stichdatum 1. Januar 1961 aus.

9.3.2. Der Vergleich der Beschwerdegegner mit dem zur Veröffentlichung bestimmten Entscheid 1C 286/2009 vom 13. Januar 2010 geht fehl: Dort hatten die Beschwerdeführer noch im Verfahren vor BVGer (wenn auch erst in der Replik) geltend gemacht, sie seien ebenfalls vom direkten Überflug betroffen. Hinzu kam, dass sie vom Überflugplan, den die Flughafen Zürich AG bereits im Schätzungsverfahren eingereicht hatte, erst nachträglich, im Verfahren vor BVGer, Kenntnis erlangt hatten. Dagegen handelt es sich bei den Grundstückserwerbsdaten um Tatsachen aus dem Bereich der Gesuchsteller, die sich aus dem Grundbuch oder aus den Gesuchstellern verfügbaren Urkunden ergeben.

9.3.3. Die Beschwerdegegner machen geltend, die ESchK habe das Verfahren auf die Grundsatzfrage beschränkt, ob der Stichtag 1. Januar 1961 für die Vorhersehbarkeit anwendbar sei. Sie habe dann aber eigenmächtig nicht nur über diese Grundsatzfrage entschieden, sondern das Verfahren ohne Avis an die Parteien auf die Überprüfung der Dossiers ausgedehnt. Aus diesem Grund müsse durch eine generelle Rückweisung der Sache an eine der Vorinstanzen sichergestellt werden, dass eine verfahrensrechtlich korrekte Prüfung der Dossiers, insbesondere hinsichtlich des Erwerbsdatums, erfolge.
Mit Verfügung vom 2. März 2005 entschied die ESchK, dass ein Teilentscheid über die Frage der Unvorhersehbarkeit der vermehrten Ostanflüge auf die Piste 28 seit Oktober 2001 erlassen werde (Ziff. 1), und bis zur Rechtskraft dieses Teilentscheids Entscheide über weitere materielle Fragen betreffend die Entschädigungsbegehren ausgesetzt werden (Ziff. 2). Ausgenommen wurden jedoch ausdrücklich Entschädigungsbegehren von Grundeigentümern, welche ihr Grundeigentum vor dem 1. Januar 1961 erworben oder seither durch Erbgang erlangt hatten (Ziff. 3). Insofern war klargestellt, dass die ESchK nicht nur abstrakt über die Rechtsfrage des massgeblichen Stichdatums entscheiden, sondern bereits eine Triage der Dossiers entsprechend dem Erwerbsdatum (vor oder nach dem 1. Januar 1961) vornehmen würde. Dies geschah mit den Schätzungsentscheiden vom 17. Dezember 2007 und 18. April 2008.
Auch wenn die Sachverhaltsfeststellung und die Begründung der ESchK zum Erwerbszeitpunkt z.T. ungenügend waren (vgl. oben, E. 9.2), wussten die im Rubrum der Schätzungsentscheide genannten Gesuchsteller doch, dass die ESchK ihre Entschädigungsgesuche wegen Lärmimmissionen mangels Unvorhersehbarkeit abgewiesen hatte. Sie hätten somit Anlass und Gelegenheit gehabt, einen Erwerb vor dem 1. Januar 1961 (bzw. einen späteren Erwerb im Erbgang) im Verfahren vor BVGer geltend zu machen. Die Beschwerdegegner legen nicht dar, weshalb ihnen dies unmöglich oder unzumutbar gewesen sei.

9.4. Damit sind die Entschädigungsbegehren wegen Fluglärms (ohne eigentlichen Überflug) der übrigen, in E. 9.1 und 9.2 nicht genannten Gesuchsteller abzuweisen. Die Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen ist nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung Anspruchsvoraussetzung; fehlt diese Voraussetzung, so ist das Entschädigungsgesuch abzuweisen und nicht - wie die Beschwerdeführer des Verfahrens 1C 290/2009 in ihrer Triplik verlangen - herabzusetzen.
Abzuweisen ist auch das Gesuch der Eheleute Ay._____ (vorinstzanzliches Verfahren A-2180/2008) : Die Vorhersehbarkeit der Immissionen ist auch dann zu bejahen, wenn zwar das Gebäude vor dem Stichdatum (im Jahre 1955) erstellt wurde, die Gesuchsteller die Liegenschaft samt Baute jedoch erst nach dem 1. Januar 1961 erworben haben. Zum Zeitpunkt ihres Erwerbs konnten die Gesuchsteller die Belastung mit Fluglärm voraussehen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass dem bereits bestehenden Lärm und dem Risiko künftiger Beeinträchtigungen bei der Festsetzung des Kaufpreises Rechnung getragen wurde (BGE 110 Ib 43 E. 4 in fine S. 50; Urteil 1E.10/2007 vom 22. April 2008 E. 5.1).

9.5. Die Beschwerden 1C 288 und 290/2009 sind abzuweisen, soweit sie die Festsetzung eines späteren Stichdatums verlangen.
Unbegründet erweist sich auch die Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs im Verfahren 1C 288/2009 (vgl. oben, E. 6.2). Die Beschwerdeführer hatten in ihrer Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans BVGer (A-2667/2008) selbst beantragt, die Vorinstanz sei anzuweisen, den Zeitpunkt der Vorhersehbarkeit der übermässigen Fluglärmimmissionen auf den Zeitpunkt der Aufnahme der Ostanflüge, d.h. auf den Zeitpunkt des Beginns der Ostanflüge im Oktober 2001, zu verlegen. Insofern hatten sie Anlass, sich schon in ihrer Beschwerdeschrift vertieft zu dem von ihnen vorgeschlagenen neuen Stichtag zu äussern.
Massgeblichkeit der Dachziegelklammerungen für den Überflugkorridor

10.
Die Beschwerdeführenden B des Verfahrens 1C 290/2009 beantragen eine Erweiterung des Überflugkorridors auf die Zone der Dachziegelklammerungen. Sie machen geltend, die Vorinstanz habe bei der Beurteilung des Überflugs zu Unrecht einzig auf die sichtbare Silhouette der überfliegenden Flugzeuge abgestellt. Eine solche Betrachtungsweise sei für motorisierte Flugobjekte, welche die Luft aktiv in Anspruch nehmen, zu eng. Diese beanspruchten nicht nur den ihrer Ausdehnung entsprechenden Raum, sondern auch den Raum um sich herum, einerseits zum Zwecke des Antriebs (horizontale Komponente), andererseits für Auftriebszwecke (vertikale Komponente). Eine besonders intensive Einwirkung physischer Art, die den enteignungsrechtlichen Anspruch aus Überflug stricto sensu begründe, liege insbesondere auch vor, wenn ein Grundstück von Wirbelschleppen anfliegender Flugzeuge betroffen sei.
Jedes Flugzeug hinterlasse auf seiner Flugbahn zwei gegenläufige drehende Luftwirbel, die als Wirbelschleppen bezeichnet werden. Sie entstünden aufgrund des Druckunterschieds zwischen der Flügelunterseite (niedriger Druck) und der Flügeloberseite (hoher Druck). Die Intensität der Wirbelschleppen hänge insbesondere vom Gewicht, der Geschwindigkeit des Flugzeugs, der Flügelspannweite und der Form der Tragflächen ab. Je schwerer und langsamer ein Flugzeug, desto stärker seien die Wirbelschleppen. Diese könnten eine Geschwindigkeit von bis zu 324 km/h erreichen, und in ungünstigen Fällen so lange anhalten, dass sie noch am Boden Hausdächer abdecken könnten. Aus diesem Grund seien im Risikogebiet die Dachziegel geklammert worden.
Die Beschwerdeführer berufen sich auf einen Bericht von PETER STOLZ zuhanden der Flughafen Zürich AG vom 28. Januar 2002 zur Zone mit Dachziegelhalterung bei Landungen auf Piste 34. Daraus ergebe sich, dass all jene Grundstücke von den besonders intensiven Einwirkungen der Wirbelschleppen betroffen seien, bei denen die Summe aus der Überflughöhe und dem Abstand zu jenem Bereich, welcher senkrecht überflogen werde, nicht grösser als 380 m sei. Da sich die Wirbelschleppen somit vertikal wie horizontal bis zu 380 m auswirken könnten, sei der betroffene Raum als Zylinder mit einem Radius von 380 m um die Achse der Anfluglinie zu definieren. Dies entspreche in etwa dem von der Flughafen Zürich AG selbst festgelegten Bereich für Dachziegelhalterungen.
In dem so definierten Raum sei auch das Unfallrisiko bei Starts und Landungen besonders gross; dies löse bei den Eigentümern der Liegenschaften Furcht und Unbehagen aus, d.h. besonders intensive Einwirkungen psychischer Art. Überdies bestehe die Gefahr herunterfallender Eisbrocken.

11.
Die Flughafen Zürich AG verweist auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach für einen direkten Überflug eine Lage in der direkten Anflugschneise verlangt werde; dies bedeute bei Landeanflügen, dass die betroffene Liegenschaft sich bei 1 km Entfernung von der Pistenschwelle in einem Korridor von 100 m bzw. bei 2 km Entfernung in einem Korridor von 150 m befinden müsse (BGE 131 II 137 E. 3.1.3 S. 147). Die seitliche Toleranz bestimme sich dabei bezogen auf den Beginn der Pistenachse und betrage für flughafennahe Liegenschaften 1.25°(BGE 131 II 137 E. 3.1.1 S. 146; 1E.12/2007 vom 28. April 2008 E. 5.1).
Das von den Beschwerdeführenden B propagierte Abstellen auf die Zone der Dachziegelklammerungen sei klar abzulehnen. Von Wirbelschleppen verursachte Schäden träten, wenn überhaupt, nur ganz ausnahmsweise, bei "idealen" Wetterbedingungen (u.a. Windstille), auf. In den letzten 50 Jahren Flugbetrieb seien nur ganz wenige derartige Schäden gemeldet worden. Es sei daher nicht sachgerecht, ein solches Ausnahmeereignis für eine Regelbildung heranzuziehen. Der von der Flughafen Zürich AG vorgesehene Klammerungsperimeter beruhe auf Freiwilligkeit und nicht auf einer tatsächlichen oder rechtlichen Notwendigkeit. Weltweit seien an keinem

anderen Flughafen in gleichem Ausmass wie in Zürich Dachziegel in der Anflugschneise systematisch geklammert worden.
Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung liege ein direkter Überflug nur vor, wenn die Flugzeuge tatsächlich in die Luftsäule des Grundstücks eindringen. Daran vermöge der Umstand nichts zu ändern, dass von Flugzeugen herrührende Immissionen auch andere, nicht direkt überflogene Liegenschaften belasten können. Die von den Beschwerdeführenden B genannten Immissionen (Wirbelschleppen) könnten gegebenenfalls bei der Festsetzung der Fluglärmentschädigung mitberücksichtigt werden. Alles andere liefe darauf hinaus, die vom Bundesgericht getroffene Unterscheidung von Überflugs- und Immissionsentschädigung, an die sich weitreichende Rechtsfolgen knüpften, über den Haufen zu werfen, und die Rechtslage in hohem Masse zu verunsichern.

12.
Vorliegend ist nur zu beurteilen, ob der von den Beschwerdeführenden B geltend gemachte und von beiden Vorinstanzen abgelehnte "erweiterte Überflugkorridor" anzuerkennen ist, der (für die horizontale Ausdehnung) an die Zone der Dachziegelklammerungen anknüpft. Alle anderen Fragen, die sich im Zusammenhang mit dem direkten Überflug stellen, wurden vom BVGer noch nicht entschieden, sondern an die ESchK zu neuer Beurteilung zurückgewiesen. Sie sind deshalb auch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

12.1. In den Anflugschneisen auf die Pisten 28 und 34 wurden auf Kosten der Flughafen Zürich AG alle Dachziegel geklammert; dies erfolgte in aller Regel mit dem Einverständnis der Eigentümer. Die Dachziegelklammerung kann jedoch, gestützt auf Art. 36a Abs. 4 LFG i.V.m. Art. 7 Abs. 3 EntG, auch auf dem Enteignungsweg angeordnet werden, durch Auferlegung einer Servitut zur Duldung der Dachziegelklammerung und deren Unterhalt, wenn dies notwendig erscheint, um den Eintritt von anflugverkehrsbedingten Schäden auf den Nachbargrundstücken des Flughafens zu verhindern (Urteil 1A.245/2003 vom 31. März 2004 E. 4.1).

12.2. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung unterscheidet zwischen der Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte einerseits und der Enteignung durch Überflug andererseits. Nachbarliche Abwehrrechte nach Art. 684 Abs. 2 ZGB richten sich gegen schädliche Einwirkungen, die sich nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch nicht rechtfertigen lassen. Es handelt sich dabei um Immissionen, d.h. um mittelbare Folgen der Ausübung des Eigentums am Flughafengrundstück auf die benachbarten Grundstücke (BGE 129 II 72 E. 2.3 S. 75). Ein enteignungsrechtlich relevanter "eigentlicher Überflug" liegt dagegen vor, wenn durch den Flugbetrieb der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnenden Luftraum unmittelbar verletzt wird (vgl. BGE 122 II 349 E. 4a und b S. 352 ff.; 123 II 481 E. 8 S. 494 f.; 129 II 72 E. 2.3 S. 75 f.; 131 II 137 E. 3.1.1 und 3.1.2 S. 146 f.; 134 II 49 E. 5 S. 58).
Zwar berücksichtigte die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum direkten Überflug, dass Grundstücke, die direkt und in geringer Höhe überflogen werden, neben Lärmimmissionen auch physischen Einwirkungen (Luft-Turbulenzen, herabfallende Flugzeugteile oder Eisbrocken) ausgesetzt sein können (vgl. BGE 122 II 349 E. 4b S. 356; 123 II 481 E. 8 S. 494; 129 II 72 E. 2.2 S. 75). Diese Gefahr genügt jedoch für sich alleine nicht, um eine Enteignungsentschädigung für Überflug beanspruchen zu können. Voraussetzung ist vielmehr, dass das dem Grundeigentümer in Art. 667 Abs. 1 ZGB zugestandene Interesse an der Freihaltung des Luftraums verletzt wird. Dies setzt voraus, dass die Flugzeuge tatsächlich in die Luftsäule über seinem Grundstück eindringen und dies in einer derart geringen Höhe, dass seine schutzwürdigen Interessen an der ungestörten Nutzung seines Eigentums betroffen werden. Zudem wird eine gewisse Regelmässigkeit solchen Eindringens verlangt (Entscheid 1E.20/2007 vom 28. April 2008 E. 7.2).
Von einem eigentlichen Überflug kann somit nur die Rede sein, wenn ein Flugzeug ganz oder teilweise (etwa mit einem Flügel) in die Luftsäule über dem fraglichen Grundstück eindringt. Bei seitlichen Vorüberflügen - so beeindruckend sie auch sein mögen - wird das Grundeigentum nicht berührt und sind die Einwirkungen nur unter dem Blickwinkel einer Nachbarrechtsverletzung zu prüfen (Entscheid 1E.18/2007 vom 14. April 2008 E. 4.2, in: URP 2008 S. 783). Dies hat zur Folge, dass der Eigentümer eines Grundstücks, das sich knapp ausserhalb des Überflugkorridors befindet, keine Entschädigung wegen direkten Überflugs verlangen kann, auch wenn seine Liegenschaft in besonderem Mass durch schädliche Immissionen des Flugbetriebs betroffen wird.
Auch bei den Wirbelschleppen handelt es sich - vergleichbar mit Erschütterungen und Lärm (Schall) - um Immissionen, d.h. um Einwirkungen des Flughafenbetriebs. Ob hierfür - über die bereits erfolgte Dachzie-

gelklammerung hinaus - eine Entschädigung wegen formeller Enteignung von nachbarlichen Abwehrrechten verlangt werden kann, ist vorliegend nicht zu prüfen. Verursachen Wirbelschleppen (trotz der Dachziegelklammerung) einen Schaden, so haftet hierfür grundsätzlich der Flugzeughalter gemäss Art. 64 des Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0).

12.3. Nach dem Gesagten ist auch die Beschwerde der Beschwerdeführenden B abzuweisen.
Kosten

13.
Im Folgenden ist noch über die Kostenverteilung für die vorinstanzlichen Verfahren und vor Bundesgericht zu entscheiden.

13.1. Gemäss Art. 116 Abs. 1 EntG trägt der Enteigner grundsätzlich die Kosten des Verfahrens vor dem BVGer, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grösseren Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden. Im vorliegenden Fall stellten sich komplexe und grundsätzliche Rechtsfragen, und die Anträge der Enteigneten waren in guten Treuen vertretbar, weshalb kein Grund besteht, den Kostenentscheid des BVGer abzuändern. Die Flughafen Zürich AG ist daher weiterhin verpflichtet, die Kosten des Verfahrens vor BVGer zu tragen und die Gesuchsteller für die Kosten dieses Verfahrens zu entschädigen.

13.2. Gleiches gilt für die Kosten des Schätzungsverfahrens. Auch diese trägt grundsätzlich der Enteigner, und zwar unabhängig vom Ausgang des Verfahrens (Art. 115 Abs. 1 EntG). Das BVGer hatte die ESchK angewiesen, im Rahmen ihrer Schlussentscheide über die Parteientschädigungsansprüche für das gesamte erstinstanzliche Verfahren zu befinden (E. 12 und Disp.-Ziff. 6). Dabei bleibt es, und zwar auch für diejenigen Beschwerdegegner, deren Entschädigungsgesuche wegen Fluglärmimmissionen im vorliegenden Entscheid abgewiesen werden.

13.3. Dagegen verweist Art. 116 Abs. 3 EntG für das bundesgerichtliche Verfahren auf die Bestimmungen des BGG. Danach werden die Gerichtskosten in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt; wenn es die Umstände rechtfertigen, kann das Bundesgericht die Kosten anders verteilen oder darauf verzichten, Kosten zu erheben (Art. 66 Abs. 1 BGG).
Im vorliegenden Fall rechtfertigt es sich, von dieser Ausnahmemöglichkeit Gebrauch zu machen und auf Kosten zu verzichten. Damit wird nicht nur der Verfahrensdauer, sondern auch dem Umstand Rechnung getragen, dass die Gesuchsteller aufgrund der vom BVGer beschriebenen Entwicklung des Anflugkonzepts des Zürcher Flughafens sowie der Raumplanung von Kanton und Gemeinden annahmen, sie würden auch künftig von Ostanflügen weitgehend verschont bleiben.

13.4. Gemäss Art. 68 Abs. 2 BGG wird "in der Regel" die unterliegende Partei verpflichtet, der obsiegenden Partei alle durch den Rechtsstreit verursachten notwendigen Kosten zu ersetzen. Seit der Revision des Enteignungsgesetzes genügt die Tatsache, dass es sich um ein vom Enteigner eingeleitetes und damit verursachtes Enteignungsverfahren handelt, für sich allein nicht mehr, um dem Enteigner eine Parteientschädigung zu versagen. Bei aussergewöhnlichen Umständen kann das Bundesgericht dennoch vom Unterliegerprinzip abweichen, d.h. auf die Zusprechung einer Parteientschädigung verzichten, oder sogar die obsiegende Partei aus Billigkeitsgründen verpflichten, die Kosten der unterliegenden ganz oder teilweise zu übernehmen (BGE 126 II 145 E 5b/aa S. 168).
Der vorliegende Rechtsstreit um das Vorhersehbarkeitsdatum wurde durch die Änderung des Betriebsreglements der Flughafen Zürich AG im Jahr 2001 ausgelöst. Zwar erfolgte diese Umstellung nicht freiwillig, sondern aufgrund der von Deutschland erlassenen Überflugrestriktionen. Diese Einschränkungen waren jedoch auch eine Reaktion auf das Verhalten des Flughafens Zürich, der jahrzehntelang die Beschwerden der deutschen Gemeinden wegen Fluglärms ignoriert, die deutsch-schweizerische Verwaltungsvereinbarung von 1984 missachtet und sich erfolgreich gegen die Ratifikation eines neuen Staatsvertrags eingesetzt hatte. Unter diesen Umständen erschiene es unbillig, den unterliegenden Beschwerdeführern eine Parteientschädigung für das bundesgerichtliche Verfahren zugunsten der obsiegenden Flughafen Zürich AG aufzuerlegen.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerdeverfahren 1C 284/2009, 288/2009 und 290/2009 werden vereinigt.

2.
In Gutheissung der Beschwerde der Flughafen Zürich AG (1C 284/2009) wird Disp.-Ziff. 3 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I, vom 26. Mai 2009 aufgehoben.

2.1. Die Sache wird an die Schätzungskommission Kreis 10 zurückgewiesen:

- zur Fortsetzung des Entschädigungsverfahrens für die Gesuchsteller, deren Erwerb vor dem 1. Januar 1961 (bzw. im Erbgang) von der Flughafen Zürich AG anerkannt worden ist, und
- zur Prüfung der Rügen betreffend den Erwerbszeitpunkt, soweit diese noch streitig sind und bereits im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht geltend gemacht worden sind.

2.2. Im Übrigen werden die Entschädigungsgesuche wegen Lärmimmissionen (ohne direkten Überflug) abgewiesen.

3.
Die Beschwerden 1C 288/2009 und 1C 290/2009 werden abgewiesen, soweit sie nicht durch Beschwerderückzug gegenstandslos geworden und abzuschreiben sind.

4.
Für das bundesgerichtliche Verfahren werden keine Kosten erhoben und keine Parteientschädigungen zugesprochen.

5.
Für das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht bleibt es beim vorinstanzlichen Kosten- und Entschädigungsentscheid.

6.
Dieses Urteil wird den Parteien, der Eidgenössischen Schätzungskommission Kreis 10 und dem Bundesverwaltungsgericht, Abteilung I, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 8. Juni 2010
Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Féraud

Die Gerichtsschreiberin: Gerber