Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

1C 256/2014; 1C 257/2014; 1C 258/2014; 1C 259/2014; 1C 260/2014; 1C 261/2014; 1C 262/2014; 1C 263/2014

Urteil vom 17. März 2016

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bunderichter Fonjallaz, Präsident,
Bundesrichter Merkli, Karlen, Eusebio, Chaix,
Gerichtsschreiberin Gerber.

Verfahrensbeteiligte
1C 256-263/2014
1. Flughafen Zürich AG,
2. Kanton Zürich, Baudirektion, Immobilienamt,
Abteilung Landerwerb,
Walcheplatz 1, Postfach, 8090 Zürich,
Enteigner und Beschwerdeführer,
beide vertreten durch die Rechtsanwälte
Dr. Roland Gfeller und Dr. Daniel Kunz,

gegen

1C 256 und 1C 259/2014
Politische Gemeinde Kloten,
Beschwerdegegnerin 1,

1C 257/2014
A._____,
Beschwerdegegnerin 2,

1C 258/2014
B._____ AG,
Beschwerdegegnerin 3,

1C 260/2014
C._____,
Beschwerdegegner 4,

1C 261/2014
D._____,
Beschwerdegegner 5,

1C 262/2014
E._____,
Beschwerdegegner 6,

1C 263/2014
F._____,
Beschwerdegegnerin 7,

Beschwerdegegner 1-7 vertreten durch
Rechtsanwalt Dr. Urs Jordi,

Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10,
Hofacker 40, Postfach 1813, 8032 Zürich,

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

Beschwerde gegen acht Urteile vom 1. April 2014 des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I.

Sachverhalt:

A.
Nach Einführung der sogenannten "Ostanflüge" auf Piste 28 des Flughafens Zürich im Oktober 2001 ersuchten zahlreiche Grundeigentümer aus der betroffenen Region den Flughafen Zürich AG um Enteignung ihres Grundstücks gegen Vergütung des vollen Verkehrswerts per 1. Januar 2001 bzw. um eine Entschädigung für den eingetretenen Minderwert. Dazu gehörten auch die Gemeinde Kloten (Parzellen Nrn. 3472 und 3465), A._____ (Nr. 4962), die B._____ AG (Nr. 4290), C._____ (Nr. 4693), D._____ (Nr. 4691), E._____ (Nr. 3918) und F._____ (Nr. 4692) (im Folgenden: die Enteigneten).
Die Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10 (nachfolgend: ESchK) leitete im August 2003 für sämtliche Begehren aus der Gemeinde Kloten ein Sammelverfahren ein. Am 2. März 2005 beschränkte sie den Gegenstand des Sammelverfahrens vorerst auf die Frage der Unvorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen. Am 17. Dezember 2007 kam sie zum Schluss, massgeblicher Stichtag für die Unvorhersehbarkeit sei der 1. Januar 1961 und wies daher die Begehren all jener ab, die ihr Grundeigentum seit diesem Datum erworben hatten und nicht von einem direkten Überflug betroffen sind.
Ab Herbst 2009 nahm die ESchK die Enteignungsverfahren aus der Gemeinde Kloten wegen direkten Überflugs an die Hand. Im Jahr 2011 wurden Kommissionsaugenscheine bei den betroffenen Liegenschaften sowie kombinierte Einigungs- und Schätzungsverhandlungen durchgeführt. In acht Entscheiden vom 14. November, 22. November und 16. Dezember 2011 (alle zugestellt am 7. März 2012) wies die ESchK das Entschädigungsbegehren der B._____ AG ab; die übrigen Begehren hiess sie teilweise gut und setzte folgende Entschädigungen fest:

- Gemeinde Kloten Parzelle Nr. 3472: Fr. 34'243.–;
Parzelle Nr. 3465: Fr. 3'460.–;
- A._____ Parzelle Nr. 4962: Fr. 442'250.–;
- C._____ Parzelle Nr. 4693: Fr. 633'908.–;
- D._____ Parzelle Nr. 4691: Fr. 180'243.–;
- E._____ Parzelle Nr. 3918: Fr. 14'617.–;
- F._____ Parzelle Nr. 4692: Fr. 287'396.–.

Die weitergehenden Entschädigungsforderungen und die Ausdehnungsbegehren wurden abgewiesen; auf Entschädigungsbegehren aus materieller Enteignung trat die ESchK nicht ein.

B.
Gegen die Schätzungsentscheide erhoben sowohl die Enteigneten als auch die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich (im Folgenden: die Enteigner) Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Dieses hiess in acht Entscheiden vom 1. April 2014 alle Beschwerden teilweise gut. Es hob die angefochtenen Schätzungsent-

scheide teilweise auf und wies die Sache zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die ESchK zurück.

C.
Gegen jeden der acht Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts erhoben die Enteigner am 23. Mai 2014 gesondert Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht. Sie beantragen, Ziff. 1-3 der jeweils angefochtenen Urteile seien aufzuheben. Der B._____ AG sei für Parzelle Nr. 4290 keine Entschädigung zuzusprechen. Die übrigen Entschädigungen seien herabzusetzen auf höchstens:

- Gemeinde Kloten Parzelle Nr. 3472: Fr. 3'223.–;
Parzelle Nr. 3465: Fr. 208.–;
- A._____ Parzelle Nr. 4962: Fr. 534'962.–;
- C._____ Parzelle Nr. 4693: Fr. 113'043.–;
- D._____ Parzelle Nr. 4691: Fr. 13'327.–;
- E._____ Parzelle Nr. 3918: Fr. 1'038.–;
- F._____ Parzelle Nr. 4692: Fr. 71'513.–.
Eventualiter sei die Sache an die Vorinstanz zur Neubeurteilung zurückzuweisen.

D.
Die Enteigneten beantragen die Abweisung der Beschwerde. Das Bundesverwaltungsgericht und die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und für Raumentwicklung (ARE) haben auf eine Stellungnahme verzichtet.
Die ESchK befürwortet in ihrer Vernehmlassung das Festhalten am Modell ESchK für die Beurteilung von Mietliegenschaften in Ostanflugsgemeinden; müsse eine Nachbesserung bzw. Verfeinerung des Modells erfolgen, so sei dies auf Stufe Bundesverwaltungsgericht vorzunehmen. Dieses verfüge - im Gegensatz zur Schätzungskommission - über ein Bundesbudget und fest angestelltes Personal und könne auf den fachlichen Support der Oberschätzungskommission zurückgreifen. Nach dem Rücktritt von Prof. Scognamiglio infolge der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zu seiner Vergütung (A-3043/ 2011 vom 15. März 2012 E. 8, A-6471/2010 vom 20. September 2012 E. 7/8 und A-6465/2010 vom 5. November 2012 E. 8) verfüge die Kommission über keinen Ökonometriker mehr.
Im weiteren Schriftenwechsel halten die Parteien an ihren Anträgen fest.

Erwägungen:

1.
Die angefochtenen Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts schliessen das Entschädigungsverfahren nicht ab, sondern weisen die Sache zu neuem Entscheid im Sinne der Erwägungen an die ESchK zurück. Es handelt sich somit um Zwischenentscheide i.S.v. Art. 93 Abs. 1 BGG. Diese 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).

1.1. Grundsätzlich genügt die blosse Verzögerung oder Verteuerung des Verfahrens nicht, um einen nicht wieder gutzumachenden Nachteil zu begründen. Allerdings 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 geboten sein, bereits auf einen Zwischenentscheid einzutreten, wenn es rechtsstaatlich unzumutbar wäre, die Parteien auf die Anfechtung des Endentscheids zu verweisen (BGE 136 II 165 E. 1.2.1 S. 171).
Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die Verfahren laufen seit über 12 Jahren; es handelt sich um Pilotfälle, die möglichst rasch entschieden werden sollten, um die übrigen, noch hängigen Entschädigungsverfahren beenden zu können. Eine höchstrichterliche Klärung der umstrittenen Grundsatzfragen könnte das Verfahren beschleunigen, sollten sich gewisse von der Vorinstanz angeordneten Abklärungen und Neubeurteilungen als überflüssig erweisen. Hinzu kommt, dass die Funktionsfähigkeit der ESchK stark eingeschränkt ist, weil ihre Organisation und Kostenordnung auf das Milizsystem und nicht auf die massenhaften Entschädigungsbegehren

rund um den Flughafen Zürich zugeschnitten sind (vgl. Urteil 1C 224/2012 vom 6. September 2012 E. 5, in: ZBl 114/2013 S. 165; RDAF 2014 I S. 362; Urteil 12T 3012 vom 24. August 2012). Rückweisungen an die Schätzungskommission sollten daher auf ein Minimum beschränkt werden.
Nach dem Gesagten rechtfertigt es sich, auf die Beschwerden einzutreten.

1.2. Die Beschwerdegegner weisen allerdings zu Recht darauf hin, dass es ihnen freistand, den Rückweisungsentscheid nicht gesondert, sondern erst zusammen mit dem Endentscheid anzufechten (Art. 93 Abs. 3 BGG). Um ihnen das Beschwerderecht nicht abzuschneiden, muss ihnen daher die Möglichkeit eingeräumt werden, in der Beschwerdeantwort Punkte zu thematisieren, bezüglich derer sie vor dem Bundesverwaltungsgericht unterlegen sind. Diese Vorbringen sind auch dann zu würdigen, wenn sie zu einem für die Enteigneten günstigeren Entscheid führen könnten (BGE 138 V 106 E. 2.2 S. 110 f.).

1.3. Die Beschwerden betreffen sämtlich Entschädigungen für Grundstücke in Kloten, die bei Landungen aus Richtung Osten direkt überflogen werden. Da sich weitgehend die gleichen Rechtsfragen stellen und alle Beschwerdegegner durch denselben Anwalt vertreten sind, rechtfertigt es sich, die Verfahren zu vereinigen.

2.
Die bundesgerichtliche Rechtsprechung unterscheidet zwischen der Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte gegen übermässige Immissionen einerseits und der Enteignung durch direkten Überflug andererseits.

2.1. Entschädigungsansprüche wegen übermässiger Immissionen setzen praxisgemäss die Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen, deren Spezialität und die Schwere des immissionsbedingten Schadens voraus (BGE 136 II 263 E. 7 S. 266 mit Hinweisen). Die ESchK bejahte das Vorliegen dieser Voraussetzungen für die Parzellen von A._____ (1C 257/2014), D._____ (1C 261/2014) und (teilweise) F._____ (1C 263/2014), die ihre Grundstücke vor dem Stichtag des 1. Januar 1961 bzw. im Erbvorbezug erworben hatten. Die Beschwerdeführer anerkennen grundsätzlich den Anspruch von A._____ (Verfahren 1C 257/2014); sie bestreiten dagegen in den Verfahren 1C 261/2014 und 1C 263/2014 die Voraussetzung der Schwere des Schadens.

2.2. Ein enteignungsrechtlich relevanter "eigentlicher" oder "direkter" Überflug liegt vor, wenn durch den Flugbetrieb der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum unmittelbar verletzt wird (vgl. BGE 134 II 49 E. 5 S. 58 mit zahlreichen Hinweisen). Dies setzt voraus, dass die Flugzeuge regelmässig in die Luftsäule über dem Grundstück eindringen, und dies in einer derart geringen Höhe, dass die schutzwürdigen Interessen des Eigentümers an der ungestörten Nutzung seines Eigentums betroffen werden. An die Stelle der privatrechtlichen Klage gemäss Art. 641 Abs. 2 ZGB tritt in diesem Fall der Anspruch auf Enteignungsentschädigung, vergleichbar der Entschädigung für die zwangsweise Errichtung einer Dienstbarkeit (Überflugservitut).
Vorliegend ist unstreitig, dass die Voraussetzungen des direkten Überflugs in allen hier zu beurteilenden Fällen vorliegen. Streitig ist dagegen die Höhe der Entschädigung.

2.3. Die ESchK sprach eine Minderwertentschädigung nicht für das gesamte Grundstück, sondern nur für den vertikal überflogenen Grundstücksteil zu. In einem ersten Schritt berechnete sie den fluglärmbedingten Minderwert des senkrecht überflogenen Landstreifens bzw. Gebäudeteils. Hierfür legte sie bei Einfamilienhäusern (Verfahren 1C 257/2014) das Modell MIFLU I und bei Ertragsliegenschaften (Verfahren 1C 256 und 258-263/2014) das hedonische Modell ESchK zugrunde, basierend auf den Lärmwerten für das Jahr 2002. Vom so berechneten Minderwert nahm die ESchK aus Billigkeitsgründen gewisse Abzüge unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmvorbelastung zum Zeitpunkt des Erwerbs bzw. der Überbauung der Parzellen vor. In einem zweiten Schritt setzte sie einen Zuschlag zur Abgeltung der lärmunabhängigen Aspekte des Direktüberflugs fest (in Prozenten des Landwerts mit Fluglärm), wobei ebenfalls nur die im Überflugkorridor liegende Teilfläche berücksichtigt wurde.

2.4. Dagegen entschied das Bundesverwaltungsgericht, dass der Minderwert der gesamten Parzelle und nicht nur des überflogenen Parzellenteils zu entschädigen sei (vgl. dazu unten E. 3). Für die Berechnung des fluglärmbedingten Minderwerts stellte es nicht nur auf die Lärmwerte des Jahres 2002 ab, sondern berücksichtigte

auch die Entwicklung des Fluglärms in den Jahren danach; dies wird in den vorliegenden Verfahren von keiner Seite beanstandet. Aufgrund der besonders starken Zunahme der abendlichen und nächtlichen Ostanflüge in Kloten hielt es das hedonische Modell ESchK nicht für anwendbar, sondern wies die Schätzungskommission an, den fluglärmbedingten Minderwert der Ertragsliegenschaften anhand eines neu festzusetzenden Rasters zu beurteilen, der sich an MIFLU I anlehnt (vgl. dazu unten E. 4). Überdies kritisierte es das Vorgehen der ESchK bei der Festsetzung der Billigkeitsabzüge (unten E. 5 und 6). Den Zuschlag für nicht lärmbedingte Nachteile des direkten Überflugs erachtete das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich als berechtigt, beanstandete aber dessen Berechnung (unten E. 7).

3.
Streitig ist zunächst, ob die Entschädigung auf den direkt überflogenen Parzellenteil zu beschränken oder der Minderwert des gesamten Grundstücks zu entschädigen ist, auch wenn dieses nur teilweise innerhalb des Überflugkorridors liegt.

3.1. Die ESchK beschränkte die Entschädigung aus Gründen der Gleichberechtigung auf den direkt überflogenen Bereich, weil ansonsten ein Grundeigentümer mit einer grossen, aber nur teilweise überflogenen Parzelle eine grössere Entschädigung erhielte als derjenige, dem eine kleinere Parzelle gehöre, die im gleichen Flächenumfang direkt überflogen werde. Bezüglich der nicht direkt überflogenen Teilflächen kämen lediglich nachbarrechtliche Ansprüche in Betracht.
Dem widersprach das Bundesverwaltungsgericht: Dem Grundeigentümer stehe unter dem Titel "direkter Überflug" eine Entschädigung zu, die den Minderwert des gesamten Grundstücks decke, unabhängig davon, ob die betroffene Parzelle ganz oder teilweise innerhalb des Überflugkorridors liege. Der Grundeigentümer müsse nämlich nach Art. 641 Abs. 2 ZGB auch kein partielles Eindringen dulden. Die rechtliche Besserstellung der Eigentümer direkt überflogener Liegenschaften im Enteignungsverfahren beruhe auf der besonderen zivilrechtlichen Ausgangslage; sie sei daher sachlich begründet und verstosse nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot.
Dies gelte auch, wenn eine Liegenschaft mit mehreren Mehrfamilienhäusern nur teilweise überflogen werde. Zwar wäre es denkbar, eine Gesamtliegenschaft gedanklich in mehrere Parzellen aufzuteilen, die je eines der Gebäude plus das umgebende Land umfassen, und eine Entschädigung nur für den Minderwert derjenigen gedachten Parzellen zuzusprechen, 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.

3.2. Die Beschwerdeführer werfen der Vorinstanz vor, Entschädigungspflicht und -höhe vermengt und unzulässigerweise in das Schätzungsermessen der ESchK eingegriffen zu haben. Sie verweisen auf BGE 129 II 72 E. 2.6 S. 79, wonach die Entschädigung für die Eigentümer von Wohnhäusern gedacht sei, die von den besonderen Einwirkungen eines Direktüberflugs betroffen seien; es sei keinesfalls die Idee gewesen, für Flächen oder ganze Wohnhäuser, die sich auf grossen Parzellen ausserhalb des Überflugkorridors befinden, ebenfalls eine solche Entschädigung zuzusprechen. Das Vorgehen der ESchK, nur den im Überflugkorridor liegenden Teil des Grundstücks für die Entschädigungshöhe heranzuziehen, sei der einzig sachgerechte Ansatz.
Auch bei ökonomischer Betrachtung könne eine Überflugservitut am Rand der Parzelle nicht einen anderen Wert haben, ob nun eines oder neun Mehrfamilienhäuser auf der Parzelle stünden. Umgekehrt sei das Mehrfamilienhaus, das am weitesten vom Überflugkorridor entfernt liege, keinesfalls anders zu bewerten, ob es nun auf einer vom Überflugkorridor angeschnittenen Parzelle mit acht weiteren Mehrfamilienhäusern liege oder abparzelliert auf einer separaten Parzelle.
Selbst wenn man auf die Wertminderung des gesamten Grundstücks abstellen wollte, wäre nicht die Differenz der Verkehrswerte mit und ohne Fluglärm, sondern mit und ohne direkten Überflug massgebend. Würde nämlich der Anflug knapp am Grundstück vorbeiführen, ohne dessen Luftraum zu beanspruchen, wäre der Fluglärm derselbe; zu entschädigen seien daher allenfalls die besonderen Einwirkungen des Überflugs. Die Zusprechung einer Immissionsentschädigung für die gesamte Parzelle sei auch mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Eisenbahnrecht nicht vereinbar: Im Urteil BGE 131 II 458 E. 4 S. 464 habe es das Bundesgericht abgelehnt, neben dem Wert des abgetretenen Landstreifens auch eine Entschädigung für die verstärkten Lärm- und Staubimmissionen auf dem restlichen Grundstück zuzusprechen, weil diese nicht Folge der Enteignung, sondern des Werks seien und auch ohne Inanspruchnahme des Bodens des Enteigneten eingetreten wären.

3.3. Die Beschwerdegegner verweisen dagegen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach ein direkter Überflug auch vorliege, wenn das Flugzeug nur teilweise in die Luftsäule eines Grundstücks eindringe; auch in diesen Fällen sei stets eine Entschädigung für den Minderwert des gesamten Grundstücks zugesprochen worden, ohne nach der überflogenen oder der nicht überflogenen Fläche zu differenzieren. Es stelle keine Ungleichbehandlung dar, wenn der Eigentümer einer kleinen Parzelle im Überflugkorridor eine geringere Entschädigung erhalte als der Eigentümer einer grossen, teilweise überflogenen Parzelle, weil letzterer den entsprechend grösseren Schaden habe.
Die von den Beschwerdeführern geforderte Aufspaltung der Parzelle in einen überflogenen und einen nicht überflogenen Teil würde dazu führen, Grundstücke in Flughafennähe systematisch schlechter zu behandeln als weiter entfernt liegende Parzellen, da der Überflugkorridor (2.5°Sektor) immer schmaler werde, je mehr man sich der Aufsetzzone nähere: In 3,2 km Entfernung sei er 140 m, in 1,6 km Distanz nur 70 m breit. Ohnehin sei der Überflugkorridor im Nahbereich des Landeanflugs zu schmal und müsse mindestens 100 m betragen: Seit der Inbetriebnahme des ILS 28 ("instrument landing system" auf Piste 28) fänden vermehrt auch Ostanflüge bei Westwindlage tagsüber statt, zu Zeiten, in denen Grossraumflugzeuge mit grösseren Spannweiten landeten.

3.4. Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung hat ein Grundeigentümer, dessen Grundstück regelmässig in genügender Tiefe direkt überflogen wird, Anspruch auf eine Entschädigung nicht nur für die speziellen Einwirkungen des Überflugs (Bedrohlichkeit, Luftturbulenzen, Kerosingestank etc., vgl. unten E. 7), sondern auch für den Fluglärm (BGE 122 II 349 E. 4b S. 356; 129 II 72 E. 2.6 S. 78 f. und E. 4 S. 81; 131 II 137 E. 3.1.4 und 3.1.5 S. 148; Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 3 und E. 6.1 [alle betr. Genf]; BGE 134 II 49 E. 5 S. 58 ff.; und Urteil 1E.20/2007 Urteil vom 28. April 2008 E. 7.3 [beide betr. Opfikon]; vgl. auch BGE 136 II 165 E. 5.2 S. 175 und zum Ganzen MARGRIT SCHILLING, Enteignungsrechtliche Folgen des zivilen Luftverkehrs, ZSR 125/2006 I S. 23 f. und 26). Dies wird damit begründet, dass ein solcher Überflug einen unmittelbaren und schweren Eingriff in das Eigentum darstellt, der unabhängig von der Lage des Grundstücks und vom Ortsgebrauch (d.h. auch in der Umgebung eines Flughafens) nicht geduldet werden muss (BGE 129 II 72 E. 2.3 S. 75 und E. 2.6 S. 78 f.) und Anspruch auf Abgeltung des gesamten Schadens gibt, unabhängig davon, ob auch die Voraussetzungen für eine Entschädigung wegen übermässiger Lärmimmissionen gegeben wären (SCHILLING, a.a.O., S. 26).
Den Beschwerdeführern ist einzuräumen, dass diese Rechtsprechung für die Enteigneten grosszügiger ist als die Praxis zur Teilenteignung von Landstreifen für den Strassen- oder Eisenbahnbau (vgl. BGE 141 I 113 E. 6.5.1 S. 120 mit Hinweisen zur "Schutzschildfunktion") und zu einer Privilegierung von Grundeigentümern in der Anflugschneise gegenüber anderen, in vergleichbarem Masse von Fluglärm betroffenen Eigentümern führen kann. Allerdings würde eine Praxisänderung, wie sie den Beschwerdeführern vorschwebt, nur neue Rechtsungleichheiten schaffen: Insbesondere würden die beim Anflug auf den Flughafen Zürich direkt überflogenen Grundeigentümer schlechter behandelt als zahlreiche Grundeigentümer in Vernier und anderen Gemeinden des Kantons Genf, die bereits auf der Grundlage der bisherigen Rechtsprechung voll entschädigt worden sind.
Im Urteil BGE 136 II 263 E. 8 S. 269 führte das Bundesgericht (zum Stichtag für die Vorhersehbarkeit) aus, dass es sich um eine Lückenfüllung durch den Richter nach Art. 1 Abs. 2 ZGB handle, an der aus Gründen der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit festzuhalten sei, solange der Gesetzgeber keine andere Regelung treffe (vgl. auch ADRIAN GOSSWEILER Entschädigungen für den Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen, Diss. Zürich 2014, Rz. 10 S. 10 und Rz. 931 S. 574, der es für "mehr als fraglich" hält, ob eine Praxisänderung des Bundesgerichts zum heutigen Zeitpunkt aus Rechtssicherheitsgründen überhaupt zulässig wäre, und ein Handeln des Gesetzgebers verlangt).
Analoges gilt für die Rechtsprechung zum direkten Überflug: Es sind keine zwingenden Gründe ersichtlich, auf die bisherige Praxis zurückzukommen. Aufgrund der massiven Beeinträchtigung von Grundstücken durch den direkten Überflug unterscheiden sich diese Fälle auch von anderen Kategorien der Teilenteignung (z.B. eines Grundstückstreifens).

3.5. Wie das Bundesverwaltungsgericht zutreffend dargelegt hat, liegt ein direkter Überflug schon vor, wenn ein Flugzeug nur am Rande - etwa mit einem Flügel - in die Luftsäule eines Grundstücks eindringt (in BGE 136 II 263 nicht publizierte E. 12.2 mit Hinweis). Auch in diesem Fall hat der Eigentümer grundsätzlich Anspruch auf eine volle Entschädigung nach Art. 16 des Bundesgesetzes über die Enteignung vom 20. Juni 1930 [EntG; SR

711]), d.h. es ist grundsätzlich der Minderwert des gesamten Grundstücks (Art. 19 lit. b EntG) für alle mit dem Überflug verbundenen Nachteile zu ermitteln (BGE 129 II 72 E. 4 S. 81; Urteil 1E 8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 2.2.2, E. 6.1 und E. 7). Besonderheiten des Überflugs (wie der Überflug nur eines Randbereichs oder eine ungewöhnliche Parzellengrösse) können jedoch bei der Entschädigungsbemessung berücksichtigt werden (vgl. E. 3.6 und 7.8 hiernach).
Dies ist unter dem Aspekt der Rechtsgleichheit nicht zu beanstanden, jedenfalls sofern es sich um von Grösse und Überbauung her durchschnittliche Grundstücke handelt. Die Auswirkungen des Überflugs dürften für die Bewohner solcher Liegenschaften dieselben sein, gleich, ob sie vollständig oder nur teilweise in der Anflugschneise liegen. Damit wird auch eine Ungleichbehandlung von direkt überflogenen Parzellen in der Nähe des Aufsatzpunktes gegenüber weiter entfernt liegenden Parzellen vermieden.

3.6. Dagegen ist den Beschwerdeführern einzuräumen, dass diese Praxis bei ungewöhnlich grossen und/oder mit mehreren Häusern überbauten Parzellen, die nur zu einem kleinen Teil im Überflugkorridor liegen, zu stossenden Ergebnissen führen kann. Die Eigentümer von Grundstücken im Anflugkorridor werden bereits besser gestellt als andere Anwohner des Flughafens, die nur unter den strengen Voraussetzungen der Enteignung von Nachbarrechten entschädigt werden. Auch wenn sich diese Unterscheidung im Grundsatz rechtfertigen lässt (oben E. 3.5), erscheint es unter dem Blickwinkel der Rechtsgleichheit problematisch, eine Entschädigung auch für Bauten zuzusprechen, die vollständig ausserhalb des Überflugkorridors liegen, nur weil sie sich auf derselben Parzelle befinden wie direkt überflogene Bauten.
Im Urteil 1C 286/2009 vom 13. Januar 2010 (in BGE 136 II 165 nicht publizierte E. 6) umfasste ein Grundstück vier Wohnblöcke, von denen nur einer direkt überflogen wurde. Da die Sache ohnehin zurückgewiesen werden musste, äusserte sich das Bundesgericht nicht selbst zur Entschädigungsfrage, wies aber die ESchK an zu prüfen, ob alle Stockwerkeigentümer der Liegenschaft oder nur diejenigen des direkt überflogenen Blocks Anspruch auf eine Entschädigung hätten. Damit hielt es eine gedankliche Aufteilung der Parzelle zumindest für möglich.

3.6.1. Vorliegend stellt sich die Frage vor allem für die Parzelle Nr. 4290 der B._____ AG: Diese ist 11'084 m2 gross und mit 9 Mehrfamilienhäusern überbaut. Vom direkten Überflug sind nur 1'299 m2 Land und zwei Mehrfamilienhäuser am südlichen Rand betroffen. In diesem Fall erscheint es unbillig, eine Überflugentschädigung für alle Mehrfamilienhäuser zuzusprechen, nur weil eine Abparzellierung unterblieben ist. Eine Entschädigung ist daher nur (aber immerhin) für die überflogenen Bauten samt Umschwung (rund zwei Neuntel der Gesamtparzelle) und nicht nur für den senkrecht überflogenen Teil zu gewähren. Dadurch wird auch verhindert, dass die Entschädigungssumme durch die Zusammenlegung mehrerer Einzelparzellen mit einer direkt überflogenen Parzelle erhöht werden kann.
Gleiches gilt für die Parzelle Nr. 3465 der Gemeinde Kloten, die nur auf 11 m2 am nördlichen Grundstückzipfel überflogen wird. Diese ist mit zwei aneinandergebauten Mehrfamilienhäusern überstellt. Auch hier rechtfertigt sich eine gedankliche Aufteilung in zwei Parzellen (entlang der Mauer zwischen den beiden Mehrfamilienhäusern).
Die übrigen überbauten Grundstücke, d.h. die Parzellen Nr. 4693 von C._____, Nr. 4691 von D._____, Nr. 3918 von E._____ und Nr. 4692 von F._____ mit einer Grösse von 1'000 bis 1'500 m2, sind nur mit einem Mehrfamilienhaus überstellt. Haben sie somit Anspruch auf eine Entschädigung für die Wertminderung des gesamten Grundstücks, braucht nicht mehr geprüft zu werden, ob (in den Verfahren 1C 261/2014 und 1C 263/2014) auch alle Voraussetzungen für die Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte vorliegen.

3.6.2. Bei unüberbauten Parzellen ist eine Aufteilung in mehrere hypothetische Parzellen dagegen schwierig, weil sie von Lage und Grösse der potenziellen Bauten abhängt. Sofern diese nicht durch die Zonenplanung der Gemeinde vorgegeben sind, liegt es grundsätzlich im Ermessen der Eigentümer, mehrere kleinere oder eine grosse Baute zu erstellen. Eine gedankliche Aufteilung ist daher nur vorzunehmen, wenn sich aufgrund von Grösse und Form der Parzelle eine Überbauung mit mehreren Häusern geradezu aufdrängt.
Dies ist der Fall bei der 3'479 m2 grossen unüberbauten Parzelle Nr. 4962 von A._____, die nur zu 7.8 % im südlichen Grundstückszipfel überflogen wird. Gleich, ob die Liegenschaft nach dem Muster des südöstlich angrenzenden Quartiers mit Einfamilienhäusern, mit Reihenhäusern (wie im nördlich angrenzenden Gebiet) oder mit Mehrfamilienhäusern überbaut würde, wären jedenfalls nur die Bauten auf der südlichen Grundstücks-

hälfte vom direkten Überflug betroffen. Es rechtfertigt sich deshalb, die Entschädigung auf diesen Teil zu beschränken.
Dagegen drängt sich eine Aufteilung bei der Parzelle Nr. 3472 der Gemeinde Kloten von Form und Grösse der Parzelle (1'531 m2) unter Berücksichtigung der grossen Bauten auf den benachbarten Grundstücken nicht auf.

3.6.3. Im Ergebnis kommt eine Kürzung der Entschädigung wegen Teilüberflugs somit nur (aber immerhin) bei drei Parzellen in Betracht: Ausgehend vom Überflugkorridor entsprechend dem ILS-Strahl $\pm 1.25°$(BGE 131 II 137 E. 3.1.1 S. 146; Urteil 1E.12/2007 vom 28. April 2008 E. 5.1. in: URP 2008 S. 783) ist die Entschädigung für direkten Überflug bei der Parzelle Nr. 4920 der B._____ AG auf 2/9 und bei den Parzellen Nrn. 4962 (A._____) und 3465 (Gemeinde Kloten) um die Hälfte zu kürzen.
Für diese Parzellen wird allerdings noch der Einwand der Beschwerdegegner zu prüfen sein, wonach der Überflugkorridor erweitert werden müsse, weil sie seit Inbetriebnahme des ILS 28 tagsüber, bei Westwindlage, regelmässig von Grossraumflugzeugen mit grösseren Spannweiten überflogen würden. Diese Frage war vom Bundesverwaltungsgericht offengelassen worden, weshalb es keine tatsächlichen Feststellungen dazu traf. Die Beschwerdegegner werden die Möglichkeit haben, ihren Einwand im zweiten Umgang vor Bundesverwaltungsgericht nochmals vorzubringen.

4.
Streitig ist ferner, ob das hedonische Modell ESchK der Belastung Klotens mit abendlichen und nächtlichen Ostanflügen genügend Rechnung trägt.

4.1. Das Bundesverwaltungsgericht verneinte dies: Das Modell ESchK berücksichtige (anders als das Modell MIFLU I) nur die Grundbelastung (von 6 bis 22 Uhr gemittelter Leq16h) und nicht die Tagesrandbelastung: Die Wertreduktion betrage 0.9 % pro dB über 45 dB (gemeint sind immer dB[A]). Seit der vollständigen Einführung der Ostanflüge konzentriere sich aber die Lärmbelastung in Kloten auf den späteren Abend (21-22 Uhr) und die erste Nachtstunde (22-23 Uhr), d.h. auf eine kurze Zeitspanne zu einer besonders sensiblen Tageszeit.
So sei beispielsweise an der Liegenschaft L._____strasse xx die Grundbelastung relativ konstant geblieben (58.9 dB im Jahr 2002 und 60.9 dB im Jahr 2011); dagegen habe sich der Leq1h (21-22 Uhr) im selben Zeitraum von 57.0 auf 68.7 und der Leq1h (22-23 Uhr) von 60.7 auf 65.5 dB erhöht. Dies führe im Modell MIFLU I zu einem deutlichen Anstieg des Minderwerts von 11.1 % für 1999 auf 17.2 % per 2002 mit weiterem Anstieg ab 2004. Dagegen resultierten beim Modell ESchK auch für den Zeitraum ab 2004 nur geringfügig höhere Minderwerte als für den Zeitraum vor Einführung der Ostanflüge (1999: 12.7%; 2007: 14.0 %). Dies sei nicht plausibel, da die abendlichen und nächtlichen Ostanflüge durch jährlich zwischen 9'000 und 11'500 Flugzeugen von 21 bis 23 Uhr bzw. 11'000 bis 14'000 Flugzeugen von 20 bis 24 Uhr eine erhebliche Mehrbelastung darstellten.
Angesichts der bereits sehr langen Dauer der vorliegenden Verfahren sei es jedoch nicht gerechtfertigt, die Entwicklung eines neuen Modells an die Hand zu nehmen; dies umso weniger, als nicht klar sei, ob für ein Modell, das die Belastung am späten Abend und in der ersten Nachtstunde gesondert berücksichtige, überhaupt genügend Transaktionsdaten für Ertragsliegenschaften zur Verfügung stehen. Das Bundesverwaltungsgericht wies die ESchK deshalb an, den lärmbedingten Minderwert von Ertragsliegenschaften in Kloten anhand eines einfachen Rasters zu bestimmen. Dieser sei auf der Grundlage der Modellspezifikation von MIFLU I festzulegen, und zwar so, dass die Minderwerte leicht unter denjenigen liegen, welche MIFLU I für Einfamilienhäuser berechne. So könne für die Variable "Grundbelastung" ein Entwertungssatz von 0.80 % (statt 0.81 %) pro dB, bei der Variablen "Spitzenbelastung" 0.60 % (statt 0.65 %) pro dB und bei der Variablen "Tagesrandbelastung" 0.75 % (statt 0.80 %) pro dB festgelegt werden. Dabei sei dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Berechnung des Minderwerts bei MIFLU I multiplikativ und nicht additiv zu erfolgen habe und der Effekt der Spitzenbelastung auf dem durch die Grundbelastung schon reduzierten Verkehrswert
ansetzen müsse. Weiter sei zu beachten, dass die Lärmkoeffizienten bei MIFLU I teilweise lageabhängig seien (grössere prozentuale Entwertung an guten Lagen als an schlechten). 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 sei, müsse dem Rechnung getragen werden.

4.2. Die Beschwerdeführer halten diese Vorgaben für unzulässig. Sie werfen der Vorinstanz vor, ohne genügen-

des Fachwissen und ohne Gutachten das Modell ESchK für unanwendbar erklärt zu haben. Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit sei es besser, am hedonischen Modell ESchK auch für die Ostgemeinden festzuhalten, als auf einen "selbstgebastelten" Raster abzustellen, noch dazu gestützt auf das Modell MIFLU I, das einen ganz anderen Markt abdecke. Die Märkte für Wohneigentum und für Ertragsliegenschaften reagierten infolge der unterschiedlichen Nutzungserwartungen eines Hauseigentümers einerseits und eines Wohnungsmieters andererseits unterschiedlich auf Einflüsse wie Fluglärm. Wenn überhaupt, dann müssten die Minderwerte für Mehrfamilienhäuser im Vergleich zu Einfamilienhäusern signifikant kleiner sein. Die Beschwerdeführer legen hierzu eine von ihnen in Auftrag gegebene Expertise der Wüest & Partner vom 19. Mai 2014 vor. Danach zeige das Mikrolagenmodell von Wüest & Partner, dass der Einfluss von Fluglärm bei Eigentumswohnungen ca. 40 % grösser sei als bei Mietwohnungen. Der gemäss Modell ESchK berechnete Minderwert von rund 12 % entspreche etwa der um 40 % gekürzten Wertminderung gemäss MIFLU I und sei damit durchaus plausibel. Die Beschwerdeführer beantragen, hierzu G._____, Wüest & Partner, als sachverständigen Zeugen anzuhören.

4.3. Die Beschwerdegegner qualifizieren die Expertise der Wüest & Partner als unzulässiges Novum, weil die Tauglichkeit des Modells ESchK für die besonderen Umstände in Kloten sowohl im Schätzungs- als auch im Beschwerdeverfahren thematisiert worden sei.
Im Übrigen sei die Expertise untauglich, weil sie sich mit dem Modell ESchK nicht ernsthaft auseinandersetze. Das Mikrolagenmodell beruhe auf Angebotsdaten (Inseraten) und damit auf Wunschvorstellungen der Vermieter (Soll-Mieten statt Ist-Mieten). Nicht berücksichtigt werde auch die mit der erhöhten Lärmbelastung zu besonders lärmempfindlichen Zeiten bewirkte erhöhte Mieterfluktuation, die mit Mehrkosten und Ertragsausfällen verbunden sei. Sie verweisen auf Rückgänge der Netto-Mieteinnahmen der B._____ AG für Parzelle Nr. 4290 in den Jahren 2004-2010 von 11 % bis 13 % gegenüber 2001. Allgemein seien in der Anflugschneise in Kloten Mietzinsrückgänge in der Grössenordnung von 8 % festzustellen, obwohl die Mietzinsindizes im gleichen Zeitraum um rund 15 % zugenommen hätten, der Angebotspreisindex von Wüest & Partner sogar um über 30 %. Im Übrigen berücksichtige das Mikrolagenmodell nicht genügend Daten im hier relevanten Perimeter mit Ostanflügen.
Selbst wenn der Einfluss des Fluglärms bei Eigenheimen 40 % grösser sei als bei Ertragsliegenschaften, so läge die Wertminderung bei letzteren nicht um 40 %, sondern nur rund 28 % tiefer als bei Eigenheimen. Dies ergäbe z.B. bei einem nach MIFLU I berechneten Minderwert 2004 von 20.9 % einen Minderwert vom 15.0 % und nicht (wie nach Modell ESchK) von nur 12.6 %.

4.4. Die ESchK bezweifelt, dass es sich bei den Ostanflügen um einen besonderen Fall handle: Zahlreiche Gemeinden und eine Vielzahl von Liegenschaften seien von Ostanflügen betroffen; Spitzen- und Tagesrandbelastungen liessen sich an vielen Standorten in der Flughafenregion ins Feld führen. Das Modell ESchK sei auf der Grundlage von zahlreichen Transaktionsdaten und aufwendigen Modellrechnungen mit Varianten erstellt worden. Dagegen sei nicht ersichtlich, dass das Bundesverwaltungsgericht bei seinem Urteil auf immobilienökonomisches Fachwissen abgestellt habe. Der neue Raster führe zu Ungleichbehandlungen zwischen Mehrfamilienhäusern in Opfikon-Glattbrugg, die abstellend auf eine Grundbelastung von 45 dB entschädigt würden, und den vielen Ostanflugsgemeinden mit dem neuen Raster des Bundesverwaltungsgerichts, der auf einer Grundbelastung von 50 dB beruhe. Falls das Modell ESchK den gestellten Anforderungen nicht genüge, so sei eine fachgerechte Korrektur nach immobilienökonomischen Grundsätzen geboten. Die scheinbare rechnerische Einfachheit des Modells ESchK für die Anwendung dürfe nicht dazu verleiten, so lange daran herumzuschrauben, bis die Werte MIFLU I entsprächen. Ansonsten hätte von Anfang an kein eigenes Modell für
Ertragsliegenschaften erarbeitet werden müssen.

4.5. Dem Bundesverwaltungsgericht ist einzuräumen, dass die geringfügigen Auswirkungen der abendlichen und nächtlichen Ostanflüge auf die Minderwerte gemäss hedonischem Modell ESchK Zweifel an dessen Anwendbarkeit auf die spezielle Situation im Osten des Flughafens wecken. Dagegen erscheint es problematisch, das Modell MIFLU I, das für selbstbewohnte Einfamilienhäuser entwickelt wurde, ohne weitere Abklärungen auf Ertragsliegenschaften anzuwenden (wenn auch mit geringfügigen Abstrichen beim Entwertungssatz). Unabhängig von der Expertise der Wüest & Partner AG (deren Zulässigkeit offenbleiben kann) ist davon aus-

zugehen, dass selbstgenutztes Wohneigentum tendenziell empfindlicher auf Fluglärm reagiert als vermietete Mehrfamilienhäuser in gleicher Lage, schon weil Selbstnutzer sich langfristig einrichten und deshalb gesteigerte Erwartungen an die Wohnlage haben als Mieter, die umziehen können, wenn es ihnen zu lärmig wird. Das Bundesgericht hielt in BGE 134 II 164 E. 14.1 S. 163 fest, dass MIFLU I zur Ermittlung des lärmbedingten Wertverlustes vermieteter Mehrfamilienhäuser nicht einsetzbar sei, und forderte deshalb eine Methode zur schematischen Beurteilung des fluglärmbedingten Schadens vermieteter Mehrfamilienhäuser. Hierfür
wurde das hedonische Modell ESchK entwickelt, das auf umfangreichen Transaktionsdaten beruht, von Fachleuten erarbeitet wurde und sich gemäss statistischen Gütekriterien als genügend plausibel und zuverlässig erwiesen hat (BGE 138 II 77 E. 12 S. 100 ff.).
Es liegt in der Natur eines solchen statistischen Modells, dass es nicht auf die Besonderheiten jedes Einzelfalls zugeschnitten ist, sondern eine schematische Beurteilung des fluglärmbedingten Minderwerts in einer Vielzahl von Fällen ermöglicht. Das Modell ESchK beruht auf einer linearen Entwertung von 0.9 % pro dB über der Grundbelastung von 45 dB, ausgehend von der gemittelten Belastung zwischen 6-22 Uhr, ohne Berücksichtigung von Spitzen- und Tagesrandbelastungen. Dagegen sieht das Modell MIFLU I einen (multiplikativ berechneten) Minderwert von 0.81 % pro dB ab einer Grundbelastung von 50 dB vor, mit zusätzlicher Entwertung für Spitzen- und Tagesrandbelastungen. Es ist offensichtlich, dass diese Systemunterschiede in Extremfällen (d.h. keine bzw. eine besonders hohe Tagesrandbelastung bei gleicher Grundbelastung) zu Differenzen bei der Minderwertberechnung führen. Diese belegen für sich alleine noch nicht, dass das Modell ESchK unbrauchbar ist: Möglich ist auch, dass das Modell MIFLU I die Wertminderung bei Tagesrandspitzen überschätzt; die Differenzen können (zumindest teilweise) auch auf die unterschiedliche Nutzung der Objekte (selbstgenutztes Wohneigentum/Ertragsliegenschaften) zurückzuführen sein. Ob und inwiefern das eine
oder andere Modell - oder beide Modelle - unter Berücksichtigung der gebotenen Schematisierung korrekturbedürftig erscheinen und wie diese Korrektur vorzunehmen ist, lässt sich ohne immobilienökonomisches und statistisches Fachwissen nicht beurteilen.

4.6. Gegen eine Rückweisung zur Prüfung der bestehenden Modelle und ihre allfällige Korrektur, unter Beizug externer Gutachter oder der Oberschätzungskommission, sprechen jedoch gewichtige Gründe:
Das Bundesverwaltungsgericht hat zu Recht bezweifelt, dass genügend Transaktionsdaten zur Verfügung stehen, um ein tragfähiges Modell für die vom Ostanflug betroffenen Gemeinden zu entwickeln. Zudem besteht die Gefahr, dass jede Änderung des Modells zu neuen - wenn auch anderen - Ungleichbehandlungen führt, wie die ESchK in ihrer Vernehmlassung überzeugend darlegt. Schliesslich erscheint es unter dem Blickwinkel der Verfahrensdauer vordringlich, dass die Entschädigungsverfahren alsbald zum Abschluss gebracht werden. Den Enteigneten ist nicht damit gedient, wenn sich die Entschädigungsleistungen durch komplexe Abklärungen erheblich verzögern, auch wenn dies im Ergebnis zu einer leicht höheren Entschädigung führen könnte.
Gründe der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit wie auch das Beschleunigungsgebot sprechen deshalb für die Beibehaltung des Modells ESchK.

5.
Die ESchK nahm bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" aus Billigkeitsgründen einen Abzug von pauschal 10 % vor, wenn die Liegenschaft infolge des bereits zum Erwerbszeitpunkt bestehenden Fluglärms zu einem niedrigeren Preis erworben worden war. Hierfür verglich sie den Kaufpreis mit dem Medianpreis in der Gemeinde Kloten, gemäss Statistischem Amt des Kantons Zürich für das betroffene Jahr. Einen entsprechenden Abzug nahm sie vom Gebäudeanteil des lärmbedingten Minderwerts vor, wenn anzunehmen sei, dass das Mehrfamilienhaus angesichts des vorbestehenden Fluglärms mit reduzierten Renditeerwartungen erstellt worden sei.

5.1. Das Bundesverwaltungsgericht erachtete diese Abzüge grundsätzlich für berechtigt, hielt jedoch eine Schematisierung für notwendig, weil es nicht möglich sei, den Einfluss der vorbestehenden Fluglärmbelastung auf den Kaufpreis im Einzelfall zu prüfen bzw. nachzuweisen. Es sei bereits schwierig, in Gemeinden wie Kloten den Verkehrswert ohne Fluglärm zu ermitteln; zudem hänge der Kaufpreis von einer Vielzahl von Faktoren ab, die in der Regel nicht mehr eruierbar seien. Gleiches gelte für die Renditeerwartungen. Sei eine Einzelfallprüfung nicht möglich, dränge sich eine Schematisierung auf; dafür sprächen angesichts der Vielzahl der Verfahren auch Gründe der Praktikabilität und der Gleichbehandlung.

Es ging davon aus, dass eine gewisse "Einpreisung" des Fluglärms jedenfalls dann erfolgt sei, wenn die Lärmbelastungen am Tag den Immissionsgrenzwert (IGW) für Fluglärm, d.h. für Zonen in der ES II von 60 dB, erreicht habe. Unter den gleichen Voraussetzungen sei auch von reduzierten Renditeerwartungen bei der Erstellung von Mehrfamilienhäusern auszugehen. In diesen Fällen rechtfertige sich ein Abzug in Höhe von 5 % bzw. - bei deutlicher Überschreitung des IGW - von 10 % des Verkehrswerts ohne Fluglärm. Habe die Grundbelastung lediglich zum Zeitpunkt des Landkaufs bzw. zum späteren Erstellungszeitpunkt des Mehrfamilienhauses 60 dB erreicht, sei der Abzug nur vom relativen Landwert bzw. vom Gebäudewert vorzunehmen.
Den von den Enteignern geforderten Abzug für einen Erwerb nach dem 1. Januar 1961, unabhängig von der vorbestehenden Lärmvorbelastung, lehnten sowohl die ESchK als auch das Bundesverwaltungsgericht ab.

5.2. Die Beschwerdeführer rügen, die Grenze für die Berücksichtigung der Lärmvorbelastung von 60 dB sei zu hoch: Der Immobilienmarkt sei viel preissensitiver, wie die Modelle ESchK und MIFLU I belegten, die eine Wertminderung bereits ab einer Grundbelastung von 45 dB bzw. 50 dB annehmen. Jedenfalls dürfe der Wert nicht starr angewendet werden, habe doch die Tageslärmbelastung in den 90er Jahren immer um weniger als einen dB über oder unter 60 dB gelegen.
Weiter beanstanden sie die Höhe des Abschlags von nur 5 % statt (wie von der ESchK angenommen) 10 %. Das Modell ESchK berechne für Jahre mit vergleichbarer Grundbelastung sogar Minderwerte zwischen 12 % und 13 %.
Sollte das Bundesgericht die Lärmvorbelastung nicht in ihrem Sinne beachten und in Abzug bringen, so sei aus Billigkeitsgründen zumindest ein Abzug geboten, wenn ein Grundstück in der bestehenden Anflugschneise weit nach dem 1. Januar 1961 gekauft worden sei: Hätten die Eigentümer ihren Kaufentscheid in voller Kenntnis des Direktüberflugs getroffen, so könne es nicht angehen, solches Wissen nicht bei der Schadenbemessung zu berücksichtigen.

5.3. Die Beschwerdegegner halten eine pauschale Entschädigungskürzung wegen Lärmvorbelastung schon im Ansatz für unzulässig. Praxisgemäss bestehe der zu entschädigende lärmbedingte Minderwert in der Differenz der Verkehrswerte mit und ohne Fluglärm per Schätzungsstichtag. Die Lärmvorbelastung werde grundsätzlich nicht berücksichtigt. Das Bundesgericht habe der Schätzungskommission in BGE 129 II 72 (E. 2.7 S. 79 f.) lediglich die Möglichkeit eröffnet, im Einzellfall aus Billigkeitsgründen einen Abzug vorzunehmen, wenn der Schaden den Grundeigentümer nicht treffe, weil er das Grundstück aufgrund der Lärmbelastung zu einem merklich reduzierten Preis erwerben konnte. Die von der Vorinstanz vorgenommene Schematisierung sprenge die Vorgaben des Bundesgerichts.
Unzulässig sei erst recht die von den Beschwerdeführern beantragte Maximalvariante: Nur wenn aufgrund der vorbestehenden Lärmbelastung die Kaufpreisreduktion geradezu als zwingend erscheine, seien der Schluss auf eine generelle Berücksichtigung und ein mässiger Abzug überhaupt vertretbar. Dem Modell ESchK lägen Transaktionsdaten ab 1997 zugrunde; auf den Zeitpunkt davor sei es nicht anwendbar: Damals habe es weit weniger Flugzeuge gegeben, d.h. die Zahl der Lärmereignisse sei geringer gewesen; zudem habe die Sensibilität für den Fluglärm im Laufe der Zeit zugenommen (mit Hinweis auf GUSKI/ SCHICK, in: Fluglärm 2004, Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt, Berlin 2004, S. 45 f. mit Hinweisen; BRÜER/WIRTH, Mehr Belästigung bei gleichem Pegel. Wieso Flugzeuggeräusche heute möglicherweise lästiger sind als vor 40 Jahren, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 51/2004 S. 118 f.). Würde man die Entwertung gemäss Modell ESchK zugrunde legen, so würde der Abzug bei einem Erwerb nach 1987 etwa dem Minderwert per Schätzungszeitpunkt entsprechen, weil die Tageslärmbelastung seither relativ konstant geblieben sei, d.h. es gäbe im Ergebnis gar keine Entschädigung mehr.
Ein Abzug für einen späten Erwerbszeitpunkt führe die Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit, die beim direkten Überflug praxisgemäss keine Rolle spiele, über die Hintertür wieder ein und sei abzulehnen. In Gebieten mit vorbestehender Lärmbelastung würde dies gar zu einer doppelten Entschädigungskürzung führen.

5.4. Auch wenn beim direkten Überflug eine Entschädigung für den Fluglärm unabhängig von der Unvorhersehbarkeit des Schadens besteht (BGE 129 II 72 E. 2.5 und 2.6 S. 77 ff. mit Hinweisen), erachtete es das Bundesgericht im genannten Entscheid als zulässig, die Entschädigung aus Billigkeitsgründen herabzusetzen, wenn das erworbene Grundstück schon seit mehreren Jahren direkt überflogen wurde und dieser Umstand den Kaufpreis wesentlich (" sensiblement ") beeinflusst habe; es wäre unbillig, wenn der Eigentümer, der die Par-

zelle aufgrund der besonderen Umstände günstig erworben habe, zusätzlich noch eine volle Entschädigung erhalte und damit im Ergebnis doppelt entschädigt werde (E. 2.7 S. 79 f.; bestätigt in BGE 131 II 137 E. 3.1.5 S. 148/149).
Vorliegend wurden die Grundstücke überwiegend in den 80er und 90er Jahren erworben, zu einem Zeitpunkt, als die Grundbelastung mit Fluglärm bereits hoch war (auch wenn die Voraussetzungen des direkten Überflugs, mangels regelmässiger Ostanflüge, noch nicht erfüllt waren). Konnten die Eigentümer die Grundstücke deshalb besonders günstig erwerben oder mussten sie bei der Erstellung eines Mehrfamilienhauses mit geringeren Erträgen rechnen, erscheint es zulässig, diesen Umstand in Form eines Billigkeitsabzuges zu berücksichtigen.
Allerdings hat die Vorinstanz dargelegt, dass der Einfluss der vorbestehenden Fluglärmbelastung auf den Kaufpreis bzw. die Renditeerwartungen im Einzelfall nicht nachgewiesen werden könne; diese Feststellung wird von den Parteien nicht substanziiert bestritten. Dem Bundesverwaltungsgericht ist sodann zuzustimmen, dass es unter Berücksichtigung des Beschleunigungsgebots (Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK) vordringlich ist, praktikable und rechtsgleiche Lösungen für die sehr zahlreichen Enteignungsverfahren zu finden (BGE 134 II 160 E. 13 S. 163). Unter diesen Umständen erscheint der schematische Lösungsansatz des Bundesverwaltungsgerichts bundesrechtskonform.

5.4.1. Es ist plausibel, dass jedenfalls ab Überschreiten des IGW - eines Beurteilungspegels, den 25 % der Befragten als "stark störend" empfinden - grundsätzlich von einem mindernden Einfluss auf den Kaufpreis auszugehen ist.
Immerhin ist den Beschwerdeführern einzuräumen, dass es - sobald der Immissionsgrenzwert für Fluglärm einmal überschritten war - keine Rolle spielen kann, wenn die Grundbelastung kurzfristig um weniger als 1 dB (und damit akustisch kaum wahrnehmbar) unter die Schwelle von 60 dB absank, sofern nicht längerfristig mit einem deutlichen Rückgang des Fluglärms zu rechnen war. Nach den von den Beschwerdeführern eingereichten Tabellen sank die Grundbelastung der streitigen Parzellen mit Fluglärm von 1987 bis Ende der 90er Jahre nie unter 59 dB. Sollte dies zutreffen, würde es sich rechtfertigen, für alle in dieser Zeitspanne erworbenen bzw. überbauten Grundstücke einen Billigkeitsabzug vorzunehmen.

5.4.2. Der Abzug von 5 % bei Erreichen eines Immissionsniveaus von 60 dB (bzw. 10 % bei deutlicher Überschreitung) ist massvoll und hält sich im Rahmen der zulässigen Schematisierung. Der Kritik der Beschwerdeführer ist entgegenzuhalten, dass nach der bisherigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung mangels Einzelfallnachweises gar kein Abzug vorzunehmen gewesen wäre. Die Anwendung des Modells ESchK auf Transaktionen vor 1997 erscheint aus den von den Beschwerdegegnern genannten Gründen ausgeschlossen.

5.4.3. Weitergehende schematische Abzüge für die Lärmvorbelastung, wie von den Beschwerdeführern vorgeschlagen, würden im Ergebnis zu einem Systemwechsel führen; dies ist nach dem oben (in E. 3.4) Gesagten dem Gesetzgeber vorbehalten. Aus den gleichen Gründen ist auch ein abgestufter Abzug nach dem Erwerbszeitpunkt abzulehnen.

6.
Speziell zu prüfen ist noch der Fall 1C 258/2014.

6.1. Die ESchK schloss eine Entschädigung aufgrund der konkreten Umstände aus Billigkeitsgründen aus: Die B._____ AG habe das 11'084 m2 grosse Grundstück für 490 Fr./m2 und damit massiv unter dem Verkehrswert am Stichtag von 600 Fr./m2erworben. Der Vollzug des Kaufvertrages (abgeschlossen am 21. Oktober 1999) sei bis zum Vorliegen einer rechtskräftigen Baubewilligung aufgeschoben worden; für den Fall, dass bis zum 31. Dezember 2001 keine rechtskräftige Baubewilligung vorliegen sollte, war ein entschädigungsloses Dahinfallen des Kaufvertrages vorgesehen. Die B._____ AG habe mit dem Architekturbüro ein Pauschalhonorar von Fr. 180'000.– für die Ausarbeitung des Gestaltungsplans und die Erlangung der Baubewilligung vereinbart. Trotz dieses begrenzten Kostenrisikos habe sie am 31. Oktober 2000 um die baurechtliche Bewilligung ersucht, als bereits konkret mit der Einführung regelmässiger Ostanflüge zu rechnen gewesen sei. Sie habe in der Folge rund 27 Mio. Franken in die Überbauung investiert. Aus diesen Umständen lasse sich schliessen, dass die vorbestehende Fluglärmentwertung des Grundstücks und die mit einer Überbauung verbundenen Unwägbarkeiten bereits in den Kaufmodalitäten und im Kaufpreis berücksichtigt worden seien.

6.2. Das Bundesverwaltungsgericht entschied dagegen, dass auch der B._____ AG eine Minderwertentschädigung zustehe. Es gebe viele mögliche Gründe für den günstigen Kaufpreis, der nicht nur auf der Vorbelastung mit Fluglärm beruhen müsse. Ohnehin sei die Differenz zum Verkehrswert geringer als angenommen, weil der von der ESchK ermittelte Verkehrswert von 600 Fr./m2 der Wert ohne (und nicht mit) Fluglärm sei. Ein Abzug wegen "Einpreisung" der vorbestehenden Lärmbelastung sei daher - wie in den übrigen Fällen - nur in Höhe von 5 % des Landwerts gerechtfertigt, wenn die Grundbelastung zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrags 60 dB erreicht habe. Die "freiwillige" Übernahme des Grundstücks nach Bekanntwerden der Einführung der Ostanflüge bedeute auch keine Verletzung der Schadenminderungspflicht, da der Minderwert des Baugrundstücks ansonsten dem Verkäufer zu ersetzen gewesen wäre.
Einen Abzug für den Baubeginn nach dem 22. Mai 2000 hielt das Bundesverwaltungsgericht in Höhe von 10 % des Gebäudewerts für gerechtfertigt: Zwar habe die B._____ AG bei Abschluss der Werkverträge bereits mit der regelmässigen Einführung von Ostanflügen rechnen und damit ihre Renditeerwartungen anpassen müssen, allerdings sei das heute bestehende Ausmass der Ostanflüge damals nicht konkret absehbar gewesen.

6.3. Die Beschwerdeführer sind der Auffassung, es fehle bereits an einem Schaden der B._____ AG. Aufgrund des tiefen Quadratmeterpreises und der besonderen Nähe der Parzelle zum Flughafenareal sei es willkürlich, eine "Einpreisung" des Fluglärms zu verneinen, zumal grosse Parzellen wie die vorliegende auf dem Markt nicht günstiger, sondern im Gegenteil erheblich teurer gehandelt würden, wegen der grösseren Gestaltungsfreiheit bei einer Arealüberbauung oder im Quartierplanverfahren. Ein Schaden fehle auch hinsichtlich der Gebäude, die im Bewusstsein der bevorstehenden Lärmentwicklung bzw. der regelmässigen direkten Überflüge erstellt worden seien. Wer beim Investitionsentscheid um die Lärmeinflüsse wisse, habe nicht reduzierte Renditeerwartungen, sondern gestalte sein Projekt so, dass die Rendite stimme. Tue ein Investor dies in der Hoffnung auf eine Entschädigung nicht, verletze er seine Schadenminderungspflicht.

6.4. Wie oben (E. 3.4) dargelegt wurde, bemisst sich die Entschädigung nach der Wertdifferenz zwischen dem Verkehrswert des belasteten und des unbelasteten Grundstücks. Konnte der Eigentümer das Grundstück aufgrund des Flugbetriebs besonders günstig erwerben, kann dies nur - aber immerhin - einen Billigkeitsabzug rechtfertigen (oben E. 5).
Ein schematischer Billigkeitsabzug von 5 % ist nicht zu beanstanden, wenn sich eine "Einpreisung" der Lärmvorbelastung im Einzelfall nicht nachweisen lässt (oben E. 5.4.2). Im vorliegenden Fall stützte sich die ESchK jedoch auf konkrete Umstände des Einzelfalls (günstiger Kaufpreis, besondere Vertragsgestaltung). Mit der vereinbarten aufschiebenden Bedingung im Kaufvertrag wollten die Parteien offensichtlich der schon damals bestehenden Lärmbelastung und der damit verbundenen Schwierigkeit, eine Baubewilligung zu erlangen, Rechnung tragen. Allerdings ist die Differenz zum Verkehrswert nach den - insoweit unbestrittenen - Feststellungen der Vorinstanz weniger gross als von der ESchK angenommen. Insofern rechtfertigt sich kein vollständiger Verzicht auf eine Entschädigung für den Landwert, wohl aber ein Abzug in Höhe von 10 %, wie er von der ESchK in anderen Fällen der "Einpreisung" des Fluglärms vorgenommen wurde.
Dagegen war die B._____ AG nicht gehalten, aufgrund der absehbaren Einführung der Ostanflüge auf die geplante Überbauung zur Erzielung von Mieterträgen zu verzichten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sie vertraglich verpflichtet war, das Baugesuchsverfahren voranzutreiben und den Bedingungseintritt nicht durch Verzicht auf die Einreichung eines Baugesuchs zu vereiteln (vgl. Art. 156 OR). Unter diesen Umständen erscheint der vom Bundesverwaltungsgericht vorgenommene Billigkeitsabzug von (nur) 10 % des Gebäudewerts vertretbar.

6.5. Zusammenfassend ist ein Abzug aus Billigkeitsgründen von 10 % des Verkehrswerts (Land- und Gebäudewert) nicht zu beanstanden.

7.
Den Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte des Direktüberflugs bestimmte die ESchK unter Würdigung der Überflugsituation am Augenschein: Er wurde als Prozentsatz des Landwerts (unter Berücksichtigung des Fluglärms) festgelegt. Die Beschwerdeführer bestreiten, dass ein solcher Zuschlag überhaupt zulässig sei; sie machen geltend, es gebe keinerlei Evidenz für einen Einfluss der nicht lärmbezogenen Aspekte der Direktüber-

flüge auf den Wert der betroffenen Liegenschaften. Eventualiter halten sie die vom Bundesverwaltungsgericht gemachten Vorgaben für dessen Berechnung für gesetzeswidrig.

7.1. ESchK und Bundesverwaltungsgericht hielten einen Zuschlag für nötig, weil direkt überflogene Grundstücke nicht nur dem Lärm des Luftverkehrs, sondern weiteren Beeinträchtigungen ausgesetzt seien (Bedrohlichkeit des Überflugs in geringer Höhe; Luftturbulenzen, Kerosindampf, Landescheinwerfer, etc.). Diese nicht lärmbezogenen Aspekte des Direktüberflugs bildeten eine eigenständige Komponente, die sich nach der Lebenserfahrung in einem zusätzlichen Preisabschlag auswirke. Nichts anderes ergebe sich aus der Dissertation von OTTO WIPFLI (B emessung immissionsbedingter Minderwerte von Liegenschaften, Zürich/Basel/Genf 2007, S. 122) : Dieser habe lediglich festgehalten, dass noch nie versucht worden sei, eine allfällige Wertminderung wegen der nicht lärmbezogenen Faktoren des direkten Überflugs aus immobilienökonomischer Sicht objektiv, transparent und nachvollziehbar zu quantifizieren.
Diese Erwägungen entsprechen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BGE 129 II 72 E. 2.2 mit Hinweis) und sind nicht zu beanstanden. Auch wenn empirische Grundlagen zum Einfluss der nicht lärmbezogenen Nachteile aufgrund des kleinen Kreises von direkt überflogenen Grundstücken fehlen, ist es plausibel, dass zusätzliche Nachteile (Licht- und Geruchsimmissionen; ideelle Immissionen) - jedenfalls bis zu einer gewissen Grenze - auch zu einer zusätzlichen Entwertung führen (so schon Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 8.1). Wenn die ESchK aufgrund ihrer detaillierten Feststellungen am Augenschein (vgl. dazu unten E. 7.2) zur Überzeugung gelangte, dass die konstatierten Einwirkungen zu einer zusätzlichen Minderung des Verkehrswerts führten, war es zulässig, hierfür einen Zuschlag zuzusprechen.
Näher zu prüfen ist die Berechnung dieses Zuschlags.

7.2. Die ESchK räumte ein, dass es schwer falle, den Minderwert nach Marktkriterien zu schätzen, da kein Markt für direkt überflogene Liegenschaften bestehe. Auch wirkten sich die nicht lärmbezogenen Faktoren bei den einzelnen Grundstücken unterschiedlich aus, je nach den tatsächlichen Gegebenheiten, der Zonierung und der Lärmempfindlichkeit des Grundstücks. Jedenfalls betreffe der Minderwert hauptsächlich die Nutzung des Aussenraums; es erscheine daher zweckmässig, den Zuschlag nach pflichtgemässem Ermessen als Prozentsatz auf dem Landwert festzulegen.
Hierfür führte die ESchK im September 2011 jeweils zwischen 21 und 23 Uhr Augenscheine im Aussenbereich der betroffenen Liegenschaften durch. Die Beurteilung erfolgte anhand der 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. Weiter prüfte die ESchK, ob die Liegenschaft in einer Nutzungszone der Empfindlichkeitsstufe (ES) II oder III liege. Die so festgelegten Zuschläge lagen im Normalfall zwischen 15 % bis 20 % des (relativen) Landwerts.

7.3. Das Bundesverwaltungsgericht hielt es nicht für überzeugend, den Zuschlag nur auf dem Land- und nicht auch auf dem Gebäudewert zu gewähren; vielmehr sei der Zuschlag stets als Prozentsatz des Verkehrswerts des Grundstücks festzulegen, also dem Wert von Land und allfälligen Gebäuden. Dabei sei der Verkehrswert ohne Fluglärm (und nicht mit Fluglärm) zugrunde zu legen.
Zur Höhe des Zuschlags erwog die Vorinstanz, dass sich die Lärmimmissionen stärker auf den Verkehrswert einer direkt überflogenen Liegenschaft auswirkten als die nicht lärmbezogenen Aspekte. Der Zuschlag müsse daher weit unter der Hälfte des lärmbedingten Minderwerts liegen, ansonsten er nicht mehr als angemessen betrachtet werden könne. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Sache an die ESchK zurück, um die Höhe des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte nach diesen Grundsätzen neu zu bestimmen.

7.4. Die Beschwerdeführer halten diese Vorgaben für gesetzwidrig. Es gebe auch keinen Grund, in das Ermessen der Schätzungskommission einzugreifen und, abweichend von der von Fachrichtern erarbeiteten Lösung, den Verkehrswert (statt den Landwert) ohne Fluglärm (statt mit Fluglärm) als Berechnungsbasis vorzuschreiben. Handle es sich um einen eigenständigen Schadenposten, so sei es auch unlogisch, den Zuschlag in Relation zum Lärmminderwert zu setzen. Ohnehin sei die Begrenzung des Zuschlags auf einen "Bereich weit unter 50

%" gemessen am Lärmschaden viel zu schwammig; in Anlehnung an das Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 8.1 sei - wenn überhaupt - von einer Begrenzung auf höchstens 5 % des Verkehrswerts auszugehen.

7.5. Die Beschwerdegegner stimmen den Beschwerdeführern zu, dass der streitige Zuschlag unabhängig vom lärmbedingten Minderwert zu würdigen sei. Dagegen sei es richtig, den Zuschlag bei überbauten Liegenschaften als Prozentsatz des Verkehrswerts und nicht nur des Landwerts festzulegen. Durch den direkten Überflug werde der Wohnnutzen generell - innerhalb und ausserhalb des Gebäudes - beeinträchtigt; im Übrigen gehörten auch Balkone zum Gebäude. Es sei rechtsungleich, einem Grundeigentümer die genau gleiche Schadensumme zuzusprechen, unabhängig davon, ob und wie seine Parzelle überbaut sei. Nicht zu beanstanden sei auch die Vorgabe der Vorinstanz, vom Verkehrswert ohne Fluglärm auszugehen. Es könne nicht sein, dass der vom Fluglärm unabhängige Zuschlag umso kleiner werde, je grösser die Lärmbelastung sei.

7.6. Auch die Beschwerdegegner berufen sich auf das Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 8.1: Das Bundesgericht sei bei sensitiver Wohnnutzung (selbstbewohntes Einfamilienhaus) und Überflügen in einer Höhe von 125 m von einem Zuschlag von 5 % des Verkehrswerts ausgegangen. Die von der ESchK zugesprochenen Zuschläge (z.B. im Verfahren 1C 263/2014) entsprächen dieser Vorgabe und seien daher (bei Überflughöhen von 70 bis 100 m) eher zu knapp bemessen, da die lärmunabhängige Störwirkung mit abnehmender Überflughöhe exponenziell zunehme.

7.7. Die Enteignungsentschädigung für direkten Überflug wird praxisgemäss nach der Differenzmethode berechnet, d.h. sie umfasst die Wertdifferenz zwischen dem Verkehrswert des unbelasteten und des belasteten Grundstücks (Art. 19 lit. b EntG; vgl. HESS/WEIBEL, Art. 19 Rz. 173 mit Hinweisen). Diese Differenz wird üblicherweise in Prozenten des Verkehrswerts des unbelasteten Grundstücks ausgedrückt, obwohl dies nicht zwingend ist (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 11 S. 67 f.). In zwei Urteilen zum Überflug betreffend den Flughafen Genf schätzte das Bundesgericht die gesamte Wertminderung (Fluglärm und andere Beeinträchtigungen) auf 30 % des Verkehrswerts des Grundstücks ohne Immissionen (BGE 122 II 349 E. 4c und d S. 358; Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2000 E. 8.1). Es ist kein Grund ersichtlich, eine andere Bezugsgrösse zugrunde zu legen, wenn die Werteinbusse - wie hier geschehen - für den Lärm und die übrigen Nachteile separat ermittelt wird. Insofern ist die Anweisung des Bundesverwaltungsgerichts, den Zuschlag auf der Basis des Verkehrswerts (d.h. des Land- und Gebäudewerts) ohne Fluglärm festzusetzen, nicht zu beanstanden.
Dies sagt allerdings noch nichts über die Höhe des Zuschlags aus.

7.8. Eine objektive Quantifizierung der lärmunabhängigen Wertminderung ist nicht möglich, wie bereits die ESchK dargelegt hat. Diese Entschädigungskomponente ist daher grundsätzlich durch Schätzerermessen zu bestimmen, wobei der ESchK - die aufgrund ihres Augenscheins einen eigenen Eindruck von den Auswirkungen des direkten Überflugs gewonnen hat - ein erheblicher Spielraum zusteht. Wie die Erwägungen der Schätzungsentscheide zeigen, wurden (trotz der Bezugnahme auf den Landwert) nicht nur die Beeinträchtigung der Aussenraumnutzung, sondern auch die Einwirkungen im Gebäudeinnern berücksichtigt (Lichtimmissionen, bedrohliche Situation). Insofern ist - unabhängig von der Bezugsgrösse (relativer Landwert mit Fluglärm) zu prüfen, ob die von der ESchK zugesprochenen Zuschläge (umgerechnet in Prozentsätze des Verkehrswerts ohne Fluglärm) im Rahmen ihres schätzerischen Ermessens liegen.
Beide Parteien berufen sich auf das Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002. Damals sprach das Bundesgericht einen Zuschlag von 5 % des Verkehrswerts für die nicht lärmbedingten Nachteile des Überflugs zu; damit erhöhte sich die gesamte Wertminderung von 25 % auf 30 % des Verkehrswerts des Grundstücks. Der damalige Fall betraf ein Einfamilienhaus und damit eine eher empfindliche Wohnnutzung; dagegen lag die Überflughöhe (mit 125 m) höher als in den hier zu beurteilenden Fällen. Liegt der Zuschlag der ESchK, umgerechnet auf den Verkehrswert, in dieser Grössenordnung, ist von vornherein nicht von einer Überschreitung des Schätzerermessens auszugehen. Deutlich höhere Zuschläge der ESchK bedürften einer besonderen Rechtfertigung. Denkbar ist jedoch auch, dass die ESchK den Zuschlag niedriger festsetzt, z.B. wenn ein Grundstück nur im unüberbauten Bereich oder nur ganz am Rande überflogen wird.
Den Parteien ist im Grundsatz zuzustimmen, dass der Zuschlag nicht in eine feste Relation zum Lärmminderwert zu setzen ist. Allerdings muss die Gesamtentschädigung (Lärmminderwert plus Zuschlag) plausibel sein. Wie die Vorinstanz zutreffend festgehalten hat, kann die Summe des lärmbedingten Minderwerts und des

Minderwerts aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte nicht höher liegen als der Verkehrswert ohne Fluglärm, weil mehr als eine vollständige Entwertung nicht möglich ist. Ist ein Grundstück bereits aufgrund des Fluglärms stark entwertet, ist es daher möglich, dass die weiteren Nachteile des Überflugs ökonomisch nur noch unwesentlich ins Gewicht fallen. Insofern muss stets noch geprüft werden, ob die Gesamtentwertung des Grundstücks (durch den Fluglärm und die übrigen Aspekte des direkten Überflugs) vertretbar erscheint.

8.
Die Beschwerden sind somit teilweise gutzuheissen und die Sachen zu neuer Beurteilung im Sinne der Erwägungen an das Bundesverwaltungsgericht zurückzuweisen. Dieses wird, soweit immer möglich, endgültig (ohne Rückweisung an die ESchK) zu entscheiden haben. Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

8.1. Bei den streitigen Teilüberflugsfällen ist grundsätzlich der Minderwert der gesamten Parzelle zu ersetzen und nicht nur derjenige des überflogenen Teils (oben E. 3). Eine Ausnahme rechtfertigt sich hinsichtlich der Parzellen Nr. 4962 von A._____ (1C 257/2014), Nr. 4290 der B._____ AG (1C 258/2014) und Nr. 3465 der Gemeinde Kloten (1C 259/2014), wo die Entschädigung wegen Direktüberflug auf die überflogenen Bauten samt Umschwung bzw. die überflogene Grundstückshälfte zu beschränken ist. Dies führt zu Entschädigungskürzungen für direkten Überflug um etwa die Hälfte bzw. (im Fall 1C 258/2014) auf rund 2/9, sofern der Überflugskorridor nicht verbreitert werden muss. Im Verfahren 1C 257/2014 betrifft die Kürzung nur den lärmunabhängigen Zuschlag, da A._____ unstreitig Anspruch auf Entschädigung wegen übermässigen Fluglärms hat (vgl. oben E. 2.1).

8.2. Die fluglärmbedingte Wertminderung ist bei den Ertragsliegenschaften weiterhin nach dem Modell ESchK zu berechnen (oben E. 4).

8.3. Die vom Bundesverwaltungsgericht vorgenommenen schematischen Abzüge von 5 % beim fluglärmbedingten Minderwert, wenn die Parzelle zu einem Zeitpunkt erworben wurde, in dem die Grundbelastung bereits 60 dB erreichte, sind grundsätzlich nicht zu beanstanden; gleichzustellen sind Erwerbsjahre, in denen die Grundbelastung kurzfristig um weniger als 1 dB unter 60 dB abgesunken ist (E. 5). Im Fall 1C 258/2014 rechtfertigt sich dagegen ein höherer Abzug von 10 % des Verkehrswerts (E. 6).

8.4. Ein Zuschlag für die fluglärmunabhängigen Auswirkungen des direkten Überflugs ist grundsätzlich geboten. Es ist bundesrechtskonform, diesen in Prozenten des Verkehrswerts (ohne Fluglärm) zu berechnen. Allerdings wird das Bundesverwaltungsgericht nochmals prüfen müssen, ob die ESchK bei der Festlegung der Zuschläge ihr Schätzungsermessen im Ergebnis überschritten hat. Als grober Richtwert kann ein fluglärmunabhängiger Minderwert von 5 % des Verkehrswerts angenommen werden, bei Überflug bloss eines Randbereichs ohne Gebäude auch weniger (E. 7).

8.5. Nach Prüfung der verschiedenen Teilschritte ist für jede Parzelle nochmals gesamthaft zu prüfen, ob das Ergebnis (Entschädigung in Prozenten des Verkehrswerts) billig erscheint, unter Berücksichtigung sämtlicher Zu- und Abschläge.

9.
Bei diesem Ausgang des Verfahrens obsiegen die Beschwerdeführer und die Beschwerdegegner etwa zu gleichen Teilen.

9.1. Da die Beschwerdeführer in ihrem amtlichen Wirkungskreis - als gegenwärtige und frühere Betreiber des Flughafens Zürich - Beschwerde führen, haben sie keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 Abs. 3 BGG). Dagegen sind ihnen die Gerichtskosten zur Hälfte aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 4 BGG), weil der Rechtsstreit um die Entschädigungshöhe ihre Vermögensinteressen betrifft.

9.2. Die privaten Beschwerdegegner tragen die andere Hälfte der Gerichtskosten und haben Anspruch auf eine gekürzte Parteientschädigung. Grundsätzlich rechtfertigt es sich, Kosten und Entschädigungen pro Verfahren (d.h. pro Parzelle) zu gleichen Teilen aufzuerlegen bzw. zuzusprechen. Im Fall 1C 258/2014 ist dagegen eine

höhere Gerichtsgebühr zu erheben, aufgrund des höheren Streitinteresses (grosse Parzelle mit neun Mehrfamilienhäusern) und des Aufwands (spezielle Fragen); hier liegt der Obsiegensanteil der Beschwerdeführer etwas höher als in den anderen Verfahren.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Verfahren 1C 256-263/2014 werden vereinigt.

2.
In teilweiser Gutheissung der Beschwerden werden die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I, vom 1. April 2014 aufgehoben und die Sache zu neuer Beurteilung im Sinne der Erwägungen an das Bundesverwaltungsgericht zurückgewiesen. Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

3.
Die Gerichtskosten von insgesamt Fr. 20'500.– werden den Beschwerdeführern zu Fr. 9'950.– auferlegt. Den Beschwerdegegnern werden die übrigen Gerichtskosten wie folgt auferlegt: der Politischen Gemeinde Kloten Fr. 2'500.–, der B._____ AG Fr. 1'800.–, A._____, C._____, D._____, E._____ und F._____ je Fr. 1'250.–.

4.
Die Beschwerdeführer haben die Beschwerdegegner für das bundesgerichtliche Verfahren wie folgt zu entschädigen: die Politische Gemeinde Kloten mit Fr. 2'500.–, die B._____ AG mit Fr. 1'000.–, A._____, C._____, D._____, E._____ und F._____ mit je Fr. 1'250.–.

5.
Dieses Urteil wird den Parteien, der Eidgenössischen Schätzungskommission, Kreis 10, dem Bundesverwaltungsgericht, Abteilung I, sowie den Bundesämtern für Umwelt und für Raumentwicklung schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 17. März 2016
Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Fonjallaz

Die Gerichtsschreiberin: Gerber