Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

1C 232/2014

Urteil vom 18. März 2016

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

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

Verfahrensbeteiligte
1. A. und B. C._____,
2. Erbengemeinschaft D._____, bestehend aus:

2.1. E._____,
2.2. F._____,
2.3. G._____,
2.4. H._____,
2.5. I._____,
2.6. J._____,
alle handelnd durch F._____,
Beschwerdeführer 1 und 2, vertreten durch
Dr. Anne-C. Imhoff und Paola Wullschleger,
Rechtsanwältinnen,
diese für das bundesgerichtliche Verfahren vertreten
durch Dr. Peter Ettler und Rechtsanwalt Martin Looser,
Rechtsanwälte,

3. K._____,
4. L._____,
5. M._____,
6. N._____,
Beschwerdeführer 3-6, vertreten durch
Dr. Peter Ettler und Martin Looser,
Rechtsanwälte,

gegen

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

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

Gegenstand
Enteignung durch direkten Überflug und Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte infolge Fluglärms, ausgehend vom Landesflughafen Zürich-Kloten,

Beschwerde gegen das Urteil vom 13. März 2014 des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I.

Sachverhalt:

A.
K._____, L._____, M._____ und N._____ reichten 2004 bzw. 2005 je ein Entschädigungsbegehren für ihre Liegenschaften in Gockhausen (Gemeinde Dübendorf) bei der Flughafen Zürich AG ein. Diese überwies die Begehren am 10. Oktober 2005 an die Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10 (ESchK). Die ESchK wählte sie 2009 als Pilotfälle aus, anhand derer insbesondere das Vorliegen eines sogenannten "direkten Überflugs" beurteilt werden sollte. Ende November/Anfang Dezember 2011 zwischen 06.00 Uhr und 06.50 Uhr führte die ESchK auf den Liegenschaften der Parteien je einen Augenschein durch.
Anfang Dezember 2011 nahm die ESchK die Entschädigungsbegehren von A. und B. C._____ sowie der Erbengemeinschaft D._____ vom 31. August 2004 ebenfalls ins Pilotverfahren auf. Für deren Liegenschaften wurde am 17. Januar 2012 ein Augenschein durchgeführt.
Mit Schätzungsentscheid vom 25. Juni 2012 wies die ESchK die Entschädigungsbegehren von K._____, L._____, M._____, N._____, A. und B. C._____ sowie der Erbengemeinschaft D._____ ab.

B.
Dagegen erhoben A. und B. C._____ sowie die Erbengemeinschaft D._____ einerseits und K._____, L._____, M._____ und N._____ andererseits in zwei Eingaben vom 13. September 2012 Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht.
Die Flughafen Zürich AG erhob mit Eingabe vom 3. Oktober 2012 Anschlussbeschwerde mit dem Antrag, die von der ESchK zugesprochenen Parteientschädigungen für das vorinstanzliche Verfahren seien angemessen zu reduzieren.
Am 5. und 6. Juni 2013 führte das Bundesverwaltungsgericht in der Zeit von 5.50 Uhr bis 6.45 Uhr morgens Augenscheine auf der Liegenschaft von L._____ in Gockhausen sowie - zwecks Vergleichs - an drei in 100 bis 130 m überflogenen Parzellen in Opfikon durch.
Am 13. März 2014 wies das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde von A. und B. C._____ ab (Disp.-Ziff. 2). Die Beschwerde der übrigen Enteigneten hiess es betreffend der Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte gut und wies die Sache zur Neubeurteilung der entsprechenden Voraussetzungen im Sinne der Erwägungen an die ESchK zurück; im Übrigen wies es die Beschwerden ab (Disp.-Ziff. 3). Die Anschlussbeschwerde der Flughafen Zürich AG wurde betreffend A. und B. C._____ abgewiesen; mit Bezug auf die übrigen Enteigneten wurde die ESchK angewiesen, im Rahmen ihres neuen Entscheids über die Festsetzung der Parteientschädigungen für das gesamte vorinstanzliche Verfahren zu befinden (Disp.-Ziff. 4). Die Verfahrenskosten von Fr. 10'000.– wurden der Flughafen Zürich AG auferlegt und den Beschwerdeführern eine Parteientschädigung von Fr. 45'000.– bzw. Fr. 48'813.– für das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht zugesprochen (Disp.-Ziff. 6).

C.
Gegen den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts haben A. und B. C._____ (Beschwerdeführer 1), die Erben des D._____ (Beschwerdeführer 2), K._____ (Beschwerdeführer 3), L._____ (Beschwerdeführerin 4), M._____ (Beschwerdeführer 5) und N._____ (Beschwerdeführerin 6) am 5. Mai 2014 gemeinsam Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht erhoben. Sie beantragen, Disp.-Ziff. 2 des angefochtenen Entscheids sei aufzuheben; Disp.-Ziff. 3 sei insoweit aufzuheben, als damit die Entschädigungsbegehren der Beschwerdeführer 2 und 5 für die Enteignung ihrer nachbarrechtlichen Abwehrrechte mit Bezug auf die nach dem 1. Januar 1961 erstellten Gebäude abgewiesen wurden. Disp.-Ziff. 3 sei auch insofern aufzuheben, als damit die Entschädigungsbegehren der Beschwerdeführer 2-6 für die Enteignung durch direkten Überflug abgewiesen wurden. Die Streitsache sei zur Durchführung eines Einigungs- und Schätzungsverfahrens an die ESchK zurückzuweisen, wobei diese anzuweisen sei, in jedem

Fall ein Schätzungsverfahren durchzuführen, selbst wenn sie einzelne Anspruchsvoraussetzungen verneinen sollte.

D.
Die Flughafen Zürich AG beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Das Bundesverwaltungsgericht, die ESchK, das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) haben auf eine Vernehmlassung verzichtet.

E.
Im weiteren Schriftenwechsel halten die Parteien an ihren Anträgen und Begründungen fest.

Erwägungen:

1.
Der angefochtene Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts unterliegt grundsätzlich der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht (Art. 86 Abs. 1 lit. a BGG); die Beschwerdeführer sind als Grundeigentümer, deren Entschädigungsbegehren ganz oder teilweise abgewiesen wurden, zur Beschwerde legitimiert (Art. 89 Abs. 1 BGG). Näher zu prüfen ist, ob es sich um einen End- oder einen Zwischenentscheid handelt (Art. 90 ff. BGG).

1.1. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte die Abweisung der Entschädigungsbegehren der Beschwerdeführer 1 durch die ESchK, sowohl unter dem Titel des direkten Überflugs als auch wegen übermässiger Lärmimmissionen. Für die Beschwerdeführer 1 ist das Verfahren daher abgeschlossen; insofern liegt ein Endentscheid bzw. ein Teilendentscheid i.S.v. Art. 90 lit. b BGG vor, gegen den unmittelbar Beschwerde beim Bundesgericht erhoben werden kann.

1.2. Etwas anderes gilt für die Beschwerdeführer 2-6. Zwar verneinte das Bundesverwaltungsgericht auch für diese Entschädigungsbegehren aus direktem Überflug; es wies die Sache aber an die ESchK zurück, um die Voraussetzungen für die Entschädigung wegen Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrbefugnisse gegen übermässige Lärmimmissionen genauer abzuklären. Insoweit liegt noch kein Endentscheid über die Entschädigungsbegehren vor, sondern es wurde erst eine von zwei möglichen Anspruchsgrundlagen (direkter Überflug) ausgeschieden (vgl. dazu BGE 136 II 165 E. 1.1 S. 169 f.).
Daran ändert auch der Umstand nichts, dass im angefochtenen Entscheid bereits über die Grundsatzfrage des Stichdatums für die Nichtvorhersehbarkeit der Immissionen entschieden wurde. Zwar ist diese Voraussetzung bei den Beschwerdeführern 2 und 5 nur teilweise (hinsichtlich des Erwerbs, nicht aber der Überbauung der Grundstücke) erfüllt (vgl. E. 7.1.4 des angefochtenen Entscheids); wie sich dies auf die Entschädigungsansprüche auswirkt, wurde aber vom Bundesverwaltungsgericht nicht entschieden (vgl. E. 7.3 S. 39, wo die ESchK angewiesen wird, in ihrem neuen Entscheid auf die Situation der Beschwerdeführer 2 und 5 betreffend die Vorhersehbarkeit einzugehen). Insofern handelt es sich deshalb um einen Zwischenentscheid und nicht um einen (Teil-) Endentscheid.

1.3. Da das Bundesgericht auf die Beschwerde der Beschwerdeführer 1 eintreten und deshalb über die Rügen zum direkten Überflug und zum Stichdatum für die Vorhersehbarkeit der Immissionen entscheiden muss, macht es allerdings aus prozessökonomischer Sicht wenig Sinn, auf die identische Beschwerde der Beschwerdeführer 2-6 nicht einzutreten, d.h. die Rechtskraft des bundesgerichtlichen Urteils auf die Beschwerdeführer 1 zu beschränken. Hätten diese nämlich vor Bundesgericht ganz oder teilweise Erfolg, so müssten die übrigen Beschwerdeführer im Anschluss an den Endentscheid der ESchK nochmals mit gleicher Begründung Beschwerde an das Bundesgericht führen. Dies erscheint, insbesondere mit Rücksicht auf die bereits sehr lange Dauer des Verfahrens, unzumutbar (BGE 136 II 165 E. 1.2.1 S. 171).

1.4. Nach dem Gesagten ist auf die Beschwerde insgesamt einzutreten.

2.

Das Bundesverwaltungsgericht schützte den Entscheid der ESchK, keine Entschädigungen wegen direkten Überflugs zuzusprechen. Es stellte fest, dass die Grundstücke der Beschwerdeführer ca. 8 km vom Pistenrand entfernt liegen und regelmässig in rund 350 m von Grossraumflugzeugen mit einer Flügelspannweite von ca. 60 m im Landeanflug überflogen werden. An den Augenscheinen habe sich gezeigt, dass bei dieser Überflughöhe zwar Fluglärmimmissionen, aber keine weiteren physischen Einwirkungen wie Randwirbelschleppen, Kerosindämpfe, herunterfallende Gegenstände und Vibrationen entstünden. Die Silhouetten vor allem der Grossraumflugzeuge wirkten zwar eindrücklich, aber nicht bedrohlich. Die nicht lärmbezogenen Aspekte des Direktüberflugs seien demnach nicht bzw. (betreffend Lichtimmissionen der Landescheinwerfer) allenfalls marginal vorhanden. Eine erhebliche Bedrohlichkeit der Überflugsituation gehe damit nicht einher und die Wohnqualität, insbesondere die Nutzung des Aussenraums, werde nicht erheblich gemindert. Im Vergleich zu anderen in geringer Höhe überflogenen Grundstücken erscheine die Lärmeinwirkung insgesamt geringer und die nicht lärmbezogenen Aspekte vernachlässigbar.
Ergänzend verwies die Vorinstanz auf Art. 49 Abs. 1 lit. b der Verordnung des UVEK vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR; SR 748.121.11), wonach für Instrumentenflugregelflüge grundsätzlich eine Mindestflughöhe von 300 m über dem höchsten Hindernis gelte, das in einem Umkreis von 9,3 km um den geschätzten Standort des Luftfahrzeuges liege. Auch wenn die Mindestflughöhen nicht die räumliche Ausdehnung gemäss Art. 667 Abs. 1 ZGB definierten, könne in Betracht gezogen werden, dass sie so festgesetzt worden seien, dass eine Beeinträchtigung des Luftraums Privater durch Flugzeuge vermieden werde (BGE 122 II 349 E. 4 a/bb in fine S. 354).

2.1. Die Beschwerdeführer werfen dem Bundesverwaltungsgericht vor, die Störwirkung der Lärmimmissionen nicht beachtet bzw. unterschätzt zu haben. Das schutzwürdige Interesse der Eigentümer an der ungestörten Nutzung ihres Eigentums werde auch tangiert, wenn sie störenden Lärmimmissionen ausgesetzt werden. Dies müsse jedenfalls gelten, wenn von den Überflügen gesundheitsschädliche Aufwachreaktionen ausgingen, wie bei den frühmorgendlichen Südanflügen.
Weiter beanstanden sie, dass die Vorinstanz den von ihnen beantragten Silhouettenvergleich zwischen Grossraumflugzeugen auf 350 m Höhe (wie in Gockhausen) und Kleinflugzeugen auf 50 m Höhe (wie im Entscheid BGE 104 II 86 E. 2 S. 90) nicht vorgenommen und den von ihnen beantragten Augenschein unter der Landepiste eines von Kleinflugzeugen frequentierten Flugplatzes nicht durchgeführt habe. Die Augenscheine in Dübendorf und - zu Vergleichszwecken - in Opfikon-Glattbrugg seien hierfür nicht tauglich gewesen, weil in beiden Fällen der Überflug durch Grossraumflugzeuge erfolgte. Diesbezüglich rügen sie eine Verletzung des rechtlichen Gehörs und eine unvollständige Sachverhaltsabklärung.
Schliesslich machen sie geltend, dass die psychologische Wirkung des Risikos herabfallender Gegenstände (Flugzeugteile, Eisbrocken) in den direkt überflogenen Ortsteilen von Dübendorf nicht wesentlich geringer sei als in den Anflugkorridoren von Opfikon-Glattbrugg und Kloten.

2.2. Nach Art. 667 Abs. 1 ZGB erstreckt sich das Eigentum an Grund und Boden nach oben und unten auf den Luftraum und das Erdreich, soweit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht. Wie gross diese räumliche Ausdehnung ist, kann nicht in allgemeiner Weise umschrieben werden, sondern bestimmt sich von Fall zu Fall nach den konkreten Umständen und dem schutzwürdigen Interesse des Eigentümers, diesen Raum selbst zu beherrschen und das Eindringen anderer abzuwehren. Das Bundesgericht hat es daher sowohl in der zivilrechtlichen Praxis (BGE 104 II 86 E. 2 S. 90; Urteil 5C.22/1998 vom 7. Mai 1998 E. 4c; vgl. auch BGE 132 III 689 E. 4.2 S. 698 f. zur vertikalen Ausdehnung in den Untergrund) wie auch in seiner enteignungsrechtlichen Rechtsprechung (vgl. nur BGE 134 II 49 E. 5.3 S. 60 mit zahlreichen Hinweisen) stets abgelehnt, generell zu bestimmen, auf welcher Höhe ein Flugzeug in die Interessensphäre der Grundeigentümer und damit in das Grundeigentum eindringe. Dies hänge von der Nutzung und Lage der konkret betroffenen Liegenschaft, aber auch von der Art und Grösse der Flugzeuge und den Auswirkungen des Überflugs ab.
In verschiedenen Fällen betreffend den Flughafen Genf bejahte es Eingriffe in das Grundeigentum bei Parzellen in 1 bis 2.5 km Entfernung vom Pistenrand, die regelmässig in 75 - 125 m Höhe von Grossflugzeugen mit Spannweiten von 40 - 60 m überflogen wurden (vgl. BGE 131 II 137 E. 3.1.2 S. 147 mit Hinweisen). Zur Begründung stellte es in erster Linie auf die bedrohliche Wirkung des Überflugs in dieser Tiefe von Flugzeugen, die grösser seien als die überflogenen Einfamilienhäuser (BGE 122 II 349 E. 4a/cc S. 355) sowie auf das erhöhte Risiko von Schäden durch Luftturbulenzen oder herabfallende Gegenstände ab (a.a.O., E. 4b S. 356). In

BGE 129 II 72 (E. 2.6 S. 79) bestätigte es die Entschädigung von Eigentümern direkt überflogener Grundstücke unabhängig von den Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit, der Spezialität und der Schwere des Schadens aufgrund der ganz besonderen Auswirkungen des Überflugs (" nuisances si particulières ") : intensiver Lärm bei jeder Landung, Luftturbulenzen, Geruchsimmissionen der Motoren und ein Gefühl der Angst oder des Unbehagens aufgrund der sich über die Köpfe hinweg bewegenden bedeutsamen Masse (E. 4 S. 81).
Dagegen verneinte es einen Eigentumseingriff beim Überflug in rund 600 m, weil bei einer solchen Überflughöhe keine physischen Einwirkungen zu erwarten seien und Überflüge in dieser Entfernung auch psychisch noch beeindruckend, aber nicht bedrohlich wirkten (BGE 123 II 481 E. 8 S. 495). Dem Fluglärm mass das Bundesgericht in seinen Erwägungen kein Gewicht zu, obwohl der Beurteilungspegel mit 70 dB deutlich über dem Immissionsgrenzwert der ES III für den Tag (65 dB) lag (E. 7c S. 494). In BGE 131 II 137 wurde eine Entschädigung bereits mangels genügender Regelmässigkeit des Überflugs durch startende Flugzeuge verneint. Ergänzend fügte das Bundesgericht hinzu, dass auch aufgrund der Überflughöhe von über 400 m offensichtlich kein Eingriff in den Luftraum des Grundstücks vorliege (E. 3.2.2 S. 150); dessen vertikale Begrenzung werde deutlich (" nettement ") überschritten (E. 3.2.3 S. 151). Bei kleineren Maschinen (Geschäfts- oder Linienflugzeugen) begründeten auch Überflüge in 220 bis 250 m Höhe keinen Eigentumseingriff (E. 3.2.2 S. 150). Auch in diesem Urteil wurde der (unstreitigen) Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Fluglärm keine Bedeutung für die Überflugsfrage beigemessen.
Die Analyse der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur Überflugshöhe zeigt, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Lärm für sich allein nicht genügt, um einen direkten Eigentumseingriff zu bejahen, sondern zusätzlich spezielle, für den Überflug typische Beeinträchtigungen physischer und/oder psychischer Art verlangt werden. In BGE 121 II 317 E. 5b S. 332 wurde dazu ausgeführt, dass sich der lärmbedingte Schaden nicht wesentlich unterscheide, ob sich die Lärmquelle senkrecht über der Parzelle oder über einer Nachbarparzelle befinde.

2.3. Vorliegend hatte die ESchK festgestellt, dass die Grenzwerte des 16-Stunden-Leq auf den streitbetroffenen Parzellen bei Weitem nicht überschritten seien und verneinte daher (für die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche) die Voraussetzung der Spezialität. Das Bundesverwaltungsgericht hielt dagegen fest, dass die geltenden Grenzwerte gemäss Anh. 5 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) der Störwirkung von frühmorgendlichen Südanflügen, insbesondere durch Aufwachreaktionen, nicht ausreichend Rechnung tragen würden (E. 7.2.6 und 7.2.7 S. 33 ff., unter Berufung auf BGE 137 II 58 E. 7.4 S. 114 ff.). Allerdings stehe noch nicht fest, inwiefern die LSV zu ergänzen oder zu ändern sei und welche Kriterien ersatzweise zur Bestimmung der Spezialität heranzuziehen seien. Es wies daher die Sache in diesem Punkt an die ESchK zur Überprüfung zurück (E. 7.3 S. 39).
Für die Beurteilung der Überflugproblematik kann die Frage offen bleiben: Auch wenn die Beschwerdeführer aufgrund von morgendlichen Aufweckreaktionen durch den Fluglärm gestört werden, d.h. übermässiger Fluglärm vorliegt, bedeutet dies nach dem oben Gesagten für sich allein nicht, dass ein direkter Eigentumseingriff zu bejahen wäre. Vielmehr befinden sich die Beschwerdeführer insoweit in der gleichen Lage wie andere Anwohner von Gockhausen, die in der Nähe (aber nicht senkrecht unter) der Anflugschneise wohnen. Sie haben in diesem Fall Anspruch auf passive Schallschutzmassnahmen, um Gesundheitsstörungen durch Aufweckreaktionen zu vermeiden (BGE 137 II 58 E. 7.4 S. 115 f.), auf eine Entschädigung dagegen nur unter den Voraussetzungen der Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte.

2.4. Das Bundesverwaltungsgericht hat einen Augenschein am frühen Morgen durchgeführt und Feststellungen zu den Einwirkungen auf die Grundstücke der Beschwerdeführer getroffen. Diese decken sich im Wesentlichen mit denjenigen der ESchK: Danach sind die Flugzeuge zwar deutlich sichtbar; trotz ihrer Grösse entstehe aber nicht der bedrohliche Eindruck eines Eindringens in den dem Grundstück zuzurechnenden Luftraum; von mässigem Lärm abgesehen seien keine störenden Immissionen wie Kerosindämpfe, Randwirbelschleppen oder Erschütterungen bemerkt worden.
Aufgrund dieser Wahrnehmungen vor Ort durfte das Bundesverwaltungsgericht den verlangten Silhouettenvergleich mit tieferfliegenden Kleinflugzeugen in antizipierter Beweiswürdigung abweisen, zumal es keineswegs zwingend erscheint, allein aufgrund einer vergleichbaren Silhouette auf die gleiche Bedrohlichkeit eines Überflugs in 350 und in 50 m Höhe zu schliessen.
Gleiches gilt für das Risiko herabfallender Gegenstände: Je höher der Überflug, desto mehr nähert sich dieses

Risiko - objektiv und subjektiv - demjenigen an, dem alle Anwohner in der Nähe einer An- oder Abflugsschneise ausgesetzt sind, auch ohne direkten Überflug. Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz diesem Gesichtspunkt keine ausschlaggebende Bedeutung zugemessen hat.
Ist das vorinstanzliche Urteil bereits aus diesen Gründen zu schützen, kann offenbleiben, ob Art. 49 Abs. 1 lit. b VVR bei der Abgrenzung berücksichtigt werden durfte.

2.5. Nach dem Gesagten durfte das Bundesverwaltungsgericht Entschädigungsansprüche wegen direkten Überflugs verneinen, ohne Bundesrecht zu verletzen.

3.
Streitig ist ferner die Nichtvorhersehbarkeit der Südanflüge als Voraussetzung für eine formelle Enteignung infolge Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte gegenüber übermässigen Lärmimmissionen.

3.1. Das Bundesgericht hat den Stichtag für die Vorhersehbarkeit für Fluglärmimmissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen auf den 1. Januar 1961 festgesetzt (ständige Rechtsprechung seit BGE 121 II 317 E. 6b-c S. 334 ff.; vgl. die Hinweise in BGE 136 II 263 E. 7.1 S. 266). 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).
Es hielt an diesem Stichdatum auch im Hinblick auf gewisse einschneidende Änderungen des An- und Abflugbetriebs fest, deren konkrete Gründe für die Grundeigentümer nicht vorhersehbar waren, wie z.B. der sprunghafte Anstieg der Südabflüge durch die Einführung der "4. Welle" der Swissair im Herbst 1996 (BGE 130 II 394 E. 12.1 S. 415 und E. 12.3.1-12.3.3 S. 420 ff.) und die starke Zunahme der Ostanflüge seit 2001 aufgrund der Beschränkungen des deutschen Luftraums (BGE 136 II 263 E. 7.3-7.5 und 8 S. 268 ff.). Es ging davon aus, dass die Entwicklung des Flugverkehrs auf den Landesflughäfen von einer Vielzahl von Faktoren politischer, wirtschaftlicher, technischer und betrieblicher Art abhänge und deshalb damit gerechnet werden müsse, dass einmal festgelegte Start- und Landerichtungen wieder abgeändert werden könnten (BGE 136 II 263 E. 7.3 und 7.4 S. 268 f.). Solche Änderungen führten nicht zur Unvorhersehbarkeit der Immissionen. Vielmehr müsse durch raumplanerische und umweltschutzrechtliche Massnahmen dafür gesorgt werden, dass die Anwohner des Flughafens vor schädlichen und lästigen Fluglärmimmissionen geschützt werden; hierfür müssten mindestens passive Schallschutzmassnahmen angeordnet werden (BGE 136 II 263 E. 8.4 S. 273; 137 II
58 E. 7.2-7.4 S. 113 ff.).

3.2. ESchK und Bundesverwaltungsgericht wandten diese Rechtsprechung auch auf die ab 2003 eingeführten regelmässigen morgendlichen Südanflüge an, d.h. sie wiesen Entschädigungsansprüche für nach diesem Datum erworbene Grundstücke bzw. errichtete Bauten ab.
Die Beschwerdeführer machen dagegen insbesondere geltend, der Militärflugplatz Dübendorf habe einen Sperrriegel für Zivilflugzeuge gebildet, der regelmässige Südanflüge auf den Flughafen Zürich verunmöglicht habe. Auch wenn sie seit Bestehen des Flughafens Zürich quasi mit Sicht auf denselben gelebt hätten, seien sie durch eine faktische militärische Sperrzone von ihm getrennt gewesen. Die Einstellung des Militärflugbetriebs in Dübendorf sei absolut nicht vorhersehbar gewesen, zumal dem Interesse an der Landesverteidigung zu Zeiten des kalten Kriegs beinahe absoluter Vorrang eingeräumt worden sei. Das Bundesverwaltungsgericht habe sich mit diesen Argumenten nicht auseinandergesetzt und insoweit die Begründungspflicht und das rechtliche Gehör verletzt.

3.3. Die Beschwerdegegnerin wendet ein, die Betriebszeiten der Militärjets hätten sich auf 8.15-12.00 und 13.30-17.15 Uhr konzentriert; der Flugbetrieb habe an den Wochenenden sowie in den frühen Morgen- und Abendstunden geruht. In den betriebsfreien Zeiten sei es immer möglich gewesen, den Luftraum auch für zivile Flugzeuge zu nutzen. Dies sei auch gelegentlich praktiziert worden, z.B. bei der Sanierung der Piste 10/28 im Sommer 2000. Auch nach Einführung der Südabflüge im Sommer 2000 bzw. der Südanflüge im Oktober 2003 habe es (bis 2005) noch jährlich über 5'000 Militärjet-Starts (d.h. 10'000 Flugbewegungen) auf dem Mi-

litärflugplatz Dübendorf gegeben.
Die Beschwerdeführer halten dem entgegen, dass im Militärflugbetrieb immer mit ausserordentlichen Einsätzen in speziellen Situationen gerechnet werden müsse, weshalb Flüge nicht nur zu "Bürozeiten" stattfänden.

3.4. Die Begründung des angefochtenen Entscheids zum Militärflugplatz Dübendorf beschränkt sich auf einen Halbsatz und ist damit denkbar knapp. Einleitend hatte das Bundesverwaltungsgericht aber ausgeführt, dass es mit der ESchK einig gehe; damit wurde auf die ausführlichere Begründung der ESchK im Schätzungsentscheid verwiesen. Dort wurde ausgeführt, dass es nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung eben nicht auf die Vorhersehbarkeit des konkreten Ereignisses - wie die Einstellung des Militärflugplatzes Dübendorf - ankomme, sondern lediglich auf dessen Auswirkungen, d.h. es genüge, wenn ein Gebiet im Umkreis des Flughafens liege und vom Pistenausbau her Landeanflüge möglich seien. Damit lag eine Begründung vor, die es den Beschwerdeführern ermöglichte, den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts sachgerecht anzufechten.

3.5. Die Begründung ist auch in der Sache nicht zu beanstanden: Zwar gingen die Zürcher Richt- und Zonenplanung und das Betriebsreglement des Flughafens bis 2003 von einer Nordausrichtung des Flugbetriebs aus; dennoch bestand von vornherein aufgrund der Pistenausrichtung die Möglichkeit von Anflügen und Landungen aus südlicher Richtung (vgl. oben E. 3.1).
Der Betrieb des Militärflugplatzes Dübendorf schränkte zwar die Möglichkeit regelmässiger Südanflüge ein, war aber selbst eine wichtige Quelle von Fluglärm: Aufgrund der sehr lauten Militärjets wurden in der näheren Umgebung des Flugplatzes (wenn auch nicht in Gockhausen) sogar die Alarmwerte für Fluglärm überschritten (vgl. Urteile 1A.135/2000 vom 1. Mai 2001, publ. in Pra 2001 Nr. 146 S. 879; URP 2001 S. 454; 1A.146/2000 vom 1. Mai 2001, in: URP 2001 S. 454; RDAF 2002 I S. 367). In BGE 126 II 522 (E. 48e S. 594 f.) entschied das Bundesgericht, dass es sich beim zivilen und militärischen Fluglärm um gleichartige Einwirkungen handle, die summiert werden müssten, weshalb bei der Neuerstellung des Schallschutzkonzepts für den Flughafen Zürich die aus dem Betrieb des Militärflugplatzes Dübendorf hervorgehenden Lärmimmissionen mitzuberücksichtigen seien. Für die Bewohner von Dübendorf und Umgebung war somit vorhersehbar, dass sie zunehmendem Fluglärm ausgesetzt sein könnten, sei es vom Militärflugplatz Dübendorf (im Fall einer Zunahme des Militärflugbetriebs zulasten der Zivilluftfahrt), sei es durch den Flughafen Zürich (bei der umgekehrten Entwicklung), sei es durch beide gemeinsam (wie in den Jahren 2003-2005, nach Einführung der
Südanflüge und vor Einstellung des Militärjetbetriebs). Der Militärflugbetrieb rechtfertigt es daher nicht, für die Gemeinden im Süden des Flughafens die Vorhersehbarkeit von Fluglärmimmissionen zu verneinen, auch wenn die konkret eingetretene Entwicklung nicht vorhersehbar war.

3.6. Soweit sich die Beschwerdeführer auf eine 1978 von der Arbeitsgruppe "IFZ Informationsdienst Flughafen Zürich" herausgegebene Broschüre berufen, wonach Landeanflüge nur aus nord- bzw. nordwestlicher Richtung auf den Pisten 14 und 16 möglich seien, weil sich nur in dieser Richtung hindernisfreies Gelände finde, kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (E. 7.1.3 S. 27 des angefochtenen Entscheids).

3.7. Nach dem Gesagten ist am Stichdatum 1. Januar 1961 festzuhalten. Die Beschwerde ist daher abzuweisen, soweit eine Entschädigung wegen Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte in Bezug auf nach diesem Datum erworbene Grundstücke bzw. erstellte Bauten verlangt wird.

4.
Hinsichtlich der vor dem 1. Januar 1961 erworbenen bzw. überbauten Grundstücke wies das Bundesverwaltungsgericht die Sache an die ESchK zurück zur Neubeurteilung der Voraussetzung der Spezialität. Diese Rückweisung wird von den Beschwerdeführern nicht angefochten und ist daher nicht zu beurteilen. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass die Verfahren bereits sehr lange gedauert haben und daher im Sinne von Art. 29 Abs. 1 BV und Art. 6 Abs. 1 EMRK möglichst rasch zum Abschluss gebracht werden sollten. Hierfür kann es sich aufdrängen, ein Schätzungsverfahren (zur Ermittlung der Schwere und der Höhe des Schadens) durchzuführen, selbst wenn andere Anspruchsvoraussetzungen (z.B. die Spezialität) verneint werden, um einen Endentscheid des Bundesverwaltungsgerichts im Beschwerdeverfahren zu ermöglichen. Es ist allerdings Sache der ESchK, das geeignetste Vorgehen in jedem Einzelfall zu bestimmen. Der Antrag der Beschwerdeführer, die

ESchK sei förmlich anzuweisen, in jedem Fall ein Schätzungsverfahren durchzuführen, ist daher abzuweisen.

5.
Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.
Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig, auch wenn - wie sie betonen - Anlass zur Beschwerdeführung ans Bundesgericht bestand, um die streitigen Grundsatzfragen höchstrichterlich zu klären (Art. 66 BGG).
Die Beschwerdegegnerin ist als Betreiberin des Flughafens Zürich mit öffentlichen Aufgaben betraut und hat daher keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 Abs. 3 BGG; vgl. dazu Urteil 1C 126/ 2015 vom 5. November 2015 E. 8).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Die Gerichtskosten von Fr. 10'000.– werden den Beschwerdeführern auferlegt.

3.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

4.
Dieses Urteil wird den Parteien, der Eidgenössischen Schätzungskommission, Kreis 10, dem Bundesverwaltungsgericht, Abteilung I, sowie dem Bundesamt für Umwelt und dem Bundesamt für Raumentwicklung schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 18. März 2016

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Fonjallaz

Die Gerichtsschreiberin: Gerber