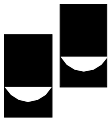
Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-6004/2008
{T 0/2}

Urteil vom 22. April 2009

Besetzung

Richter André Moser (Vorsitz), Richter Jérôme Candrian, Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot, Gerichtsschreiberin Jana Mäder.

Parteien

BLS AG, Infrastruktur Immobilien, Bucherstrasse 3, 3401 Burgdorf,
vertreten durch die Rechtsanwälte Andreas Güngerich und Adrian Walpen, KellerhalsHess Rechtsanwälte, Kapellenstrasse 14, Postfach 6916, 3001 Bern,
Beschwerdeführerin,

gegen

A._____,
vertreten durch Fürsprecher Urs Eymann, Breitenrainstrasse 27, 3013 Bern,
Beschwerdegegner,

Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 6, Monbijoustrasse 10, Postfach 6921, 3001 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Enteignungsentschädigung.

Sachverhalt:

A.
Im Rahmen des kombinierten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungs- und Enteignungsverfahrens "Lärmsanierungsmassnahmen Gemeinden Aeschi und Reichenbach Kanton Bern" erhob A._____ mit Eingabe vom 11. November 2003 Einsprache und meldete gleichzeitig Entschädigungsforderungen für die Enteignung seiner Grundstücke an.

B.
Am 11. Februar 2005 verfügte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Genehmigung der Planvorlage. Was die Entschädigungsansprüche betraf, wurde die Einsprache an die Eidgenössische Schätzungskommission (ESchK) Kreis 6 überwiesen. Die Plangenehmigungsverfügung erwuchs in Rechtskraft.

C.
Mit Eingabe vom 2. Juli 2007 begründete A._____ seine Entschädigungsforderungen. Die BLS AG habe ihm die Wertverminderung seiner Liegenschaft, unter anderem verursacht durch Überschreitung der Lärm-Alarmgrenzwerte bzw. Immissionsgrenzwerte trotz Lärmschutzwand zu ersetzen. Diese Wertverminderung sei gerichtlich zu schätzen.

D.
Mit selbständig anfechtbarer Zwischenverfügung vom 14. November 2007 liess der Präsident der ESchK Kreis 6 die Eingabe von A._____ betreffend die Lärmimmissionen als nachträgliche Forderungseingabe zu. Diese Verfügung erwuchs in Rechtskraft.

E.
Anlässlich der Schätzungsverhandlung mit Augenschein vom 20. Februar 2008 konnte über die Forderung betreffend die trotz Sanierung verbleibenden Lärmimmissionen keine Einigung erzielt werden.

F.
Mit Entscheid 06/4-1 vom 16. April/19. August 2008 verpflichtete die ESchK Kreis 6 die BLS AG unter anderem zur Bezahlung von Fr. 10'000.- zuzüglich Zins von 3½ % seit dem 14. September 2006 an den Enteigneten für die trotz Sanierungsmassnahmen eingetretene

Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und den dadurch verursachten Minderwert der Liegenschaft (vgl. Ziff. 6.b des Dispositivs des Entscheides).

G.

Mit Eingabe vom 19. September 2008 erhebt die BLS AG (nachfolgend: Beschwerdeführerin) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Sie beantragt die Aufhebung von Ziff. 6.b des Dispositivs des Entscheides der ESchK Kreis 6 vom 16. April/19. August 2008. Zur Begründung bringt sie vor, dass die Vorinstanz den Sachverhalt nicht vollständig erfasst habe. Namentlich habe sie es unterlassen, den Zeitpunkt der Erstellung der Eisenbahnlinie und des Erwerbs des Grundstückes durch die Familie A._____ abzuklären. Das Wohnhaus sei von der Familie A._____ im Jahre 1902 erworben worden und damit zu einem Zeitpunkt, als die Eisenbahnlinie schon daran vorbeigeführt habe. Die Lärmbelastung sei für den Käufer somit vorhersehbar gewesen. Weiter bestreitet die Beschwerdeführerin angesichts der Werteinbusse der Liegenschaft von 8-9 % das Vorliegen eines schweren Schadens im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichts. Im Falle der Bejahung eines Entschädigungsanspruches seien zudem die Kosten für die an der Liegenschaft getroffenen Lärmschutzmassnahmen abzuziehen.

H.

In ihrer Vernehmlassung vom 29. Oktober 2008 verzichtet die ESchK Kreis 6 (nachfolgend: Vorinstanz) darauf, einen Antrag zur Beschwerde zu stellen. Sie verweist aber auf den angefochtenen Entscheid, welcher bestätigt werde. Weiter bringt sie vor, dass weder während der Verhandlungen noch im Rahmen der Parteivorträge die Frage der Voraussehbarkeit thematisiert worden sei. Die Beschwerdeführerin hätte im Verfahren vor der Vorinstanz zumindest eine Behauptungslast gehabt. Hätte die Beschwerdeführerin in irgend einer Form das Kriterium der Voraussehbarkeit erörtert und dabei die Behauptung des Grundeigentümers über die Eigentumsdauer bestritten, hätte die Kommission selbstverständlich die erforderlichen Abklärungen vorgenommen. Betreffend die Voraussehbarkeit bezweifelt die Vorinstanz, dass beim Kauf der Liegenschaft im Jahre 1902 irgend jemand eine derartige Verkehrsbelastung mit dichtem Fahrplan, langen Zügen und hohen Geschwindigkeiten, wie sie heute bestehe, habe prognostizieren können. Es frage sich deshalb, ob nicht ähnlich wie bei der Frage der Voraussehbarkeit von Lärmimmissionen bei Flughäfen ein allgemein gülti-

ger Stichtag entsprechend den Belastungen durch den modernen Eisenbahnverkehr festgelegt werden müsste. Diese Frage könne aber im vorliegenden Fall offen gelassen werden, da ein solcher Stichtag ja jedenfalls später als auf das Jahr 1902 festzulegen wäre. Schliesslich dürfe eine Anrechnung der Kosten von Schallschutzmassnahmen nicht erfolgen, da die Vorinstanz den Minderwert der Liegenschaft nicht aufgrund der Lärmimmissionen selbst geschätzt habe, sondern aufgrund der verbleibenden Beeinträchtigung nach durchgeführter Sanierung.

I.

A._____ (nachfolgend: Beschwerdegegner) beantragt in seiner Beschwerdeantwort vom 17. November 2008 die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde. Beim Kriterium der Nichtvorhersehbarkeit sei nicht der Zeitpunkt der Erstellung der Eisenbahnlinie und des Erwerbs des Grundstücks durch die Familie A._____ massgebend. Entscheidend sei vielmehr, ob beim Erwerb des Hauses eine solche Lärmentwicklung voraussehbar gewesen sei. Die Liegenschaft sei seit 1902 im Eigentum der Familie A._____ und sei nie durch Kauf, sondern stets durch Erbteilung oder Erbgang an die nachfolgende Generation übergegangen. Im Jahre 1902 habe keinesfalls vorausgesehen werden können, dass der Eisenbahnverkehr derart anwachse und sich der Lärm in diesem Umfang vermehren würde. Dazumal sei die Bahn bloss bis nach Frutigen gefahren. Reichenbach befinde sich weder in der Nähe einer grösseren Stadt noch liege es an einer Hauptverkehrsader oder in einer Ortschaft, durch die der Verkehr aufgrund der topografischen Situation notwendigerweise hindurchführen müsse. Der Lötschbergtunnel sei zudem erst 1913 eröffnet worden. Auch dürfte es wohl für Eisenbahnen richtig sein, als massgebliches Datum für die Unvorhersehbarkeit auf den den 1. Januar 1961 abzustellen, wie dies bei Flughäfen heute der Fall sei. Bei der von der Vorinstanz angenommenen Werteinbusse von 8-9 % des Mietzinses sei von einem schweren Schaden auszugehen. Nach seiner Ansicht sei der effektive Schaden jedoch noch beträchtlich höher. Würde er nicht selber die Wohnung im Obergeschoss bewohnen, wäre die Wohnung nach heutigen Erkenntnissen nicht mehr vermietbar. Sicher jedoch nicht zu einem Mietzins von Fr. 550.-. Schliesslich sei der Minderwert von Fr. 10'000.- für das Obergeschoss errechnet worden, nachdem die Lärmschutzwand errichtet worden sei. Daher könnten die Schallschutzmassnahmen nicht vom Entschädigungsanspruch abgezogen werden.

J.
In ihren Schlussbemerkungen vom 15. Januar 2009 hält die Beschwerdeführerin an ihrer Beschwerde fest. Sie bringt vor, dass die Behörde den Sachverhalt von Amtes wegen festzustellen habe. Die Beweisführungslast bleibe trotz der Mitwirkungspflicht der Parteien bei der Behörde. Diese habe die Verfahrensbeteiligten darüber aufzuklären, worin ihre Mitwirkungspflicht bestehe und welche Tragweite ihr zukomme. Dementsprechend habe sie die Parteien darüber zu informieren, welche Beweismittel sie im Einzelnen beizubringen hätten. Die Beschwerdeführerin sei von der Vorinstanz nie zur Mitwirkung bei der Abklärung des rechtserheblichen Sachverhalts in Bezug auf die Frage der Unvorhersehbarkeit aufgefordert worden. Zudem sei die Frage, ob die Beschwerdeführerin auf die bestehende Voraussehbarkeit im Erwerbszeitpunkt hingewiesen habe oder nicht, rechtlich nicht relevant. Die Liegenschaft habe zum Zeitpunkt des Erwerbs bereits an das Bahntrassee gegrenzt. Das Ziel, eine internationale Linie via Lötschberg zu führen, sei auch bereits Jahre vor dem Erwerb der Liegenschaft durch den Beschwerdegegner bekannt gewesen. Zudem habe die Verkehrszunahme einer normalen und üblichen Entwicklung entsprochen. Auch liege Reichenbach an einer Hauptverkehrsader, nämlich auf der Nord-Süd-Achse durch die Alpen. Im Übrigen sei der Zeitablauf von hundert Jahren für sich allein kein Argument für die Bejahung der Unvorhersehbarkeit. Weiter lasse sich ein bestimmter Stichtag nicht festlegen, da die Eisenbahnen zu unterschiedlichen Zeiten realisiert worden seien. Auch liege kein schwerer Schaden im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichts vor.

K.
Auf die übrigen Ausführungen der Beteiligten wird, soweit entscheidrelevant, im Rahmen der nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.
Die Zuständigkeit zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde ergibt sich aus Art. 77 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG, SR 711). Danach können Entscheide der Schätzungskommission beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Das Verfahren richtet sich nach dem Bundesgesetz über das Bundesverwaltungsgericht vom 17. Juni 2005 (Verwaltungsgerichtsgesetz, VGG, SR 173.32), soweit das EntG nichts anderes bestimmt (Art. 77

Abs. 2 EntG). Das VGG verweist in Art. 37 ergänzend auf das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021).

2.
Die Berechtigung zur Beschwerde richtet sich nach Art. 78 Abs. 1 EntG. Im Übrigen gelten die allgemeinen Voraussetzungen nach Art. 48 Abs. 1 VwVG. Die Beschwerdeführerin ist Adressatin der angefochtenen Verfügung und wird durch diese beschwert. Sie ist damit zur Beschwerde legitimiert.

3.
Auf die im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde kann aus diesen Gründen eingetreten werden.

4.
Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Gerügt werden kann nicht nur die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, oder die unrichtige bzw. unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts, sondern auch die Unangemessenheit des angefochtenen Entscheids (Art. 49 VwVG).

5.
Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet einzig die Frage, ob die Vorinstanz die Beschwerdeführerin zu Recht zur Bezahlung einer Enteignungsentschädigung von Fr. 10'000.- für die angeblich trotz Sanierungsmassnahmen eingetretene Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und den dadurch verursachten Minderwert der Liegenschaft des Beschwerdegegners verpflichtet hat.

6.
Gegenstand des Enteignungsrechts bilden unter anderem aus dem Grundeigentum hervorgehende Nachbarrechte (Art. 5 EntG). Damit wird insbesondere auf die Abwehrrechte des Grundeigentümers gegenüber übermässigen Einwirkungen (Immissionen) auf sein Grundstück im Sinne von Art. 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210) verwiesen. Das Bundesgericht hat in seiner Rechtsprechung bei Immissionen aus dem Strassen- und Schienenverkehr an die Entschädigungspflicht verschärfte Voraussetzungen geknüpft. Nach dieser Praxis gelten Immissionen nur als übermässig im Sinne von Art. 684 ZGB und lassen den Enteigner er-

satzpflichtig werden, wenn die Immissionen besonders schwer und intensiv sind, den Grundeigentümer in besonderer Weise treffen und für ihn nicht voraussehbar waren (BGE 94 I 286 ff., 106 1b 381 E. 2 und 3, 119 1b 334 E. 3c, 131 II 458 E. 4, HEINZ HESS/HEINRICH WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, Kommentar zum Bundesgesetz über die Enteignung, zu den verfassungsrechtlichen Grundlagen und zur Spezialgesetzgebung des Bundes, Band I, Bern 1986, Art. 5, N 7 Bst. c. und N 13 ff.). Nur wenn die drei Voraussetzungen der Spezialität, Unvorhersehbarkeit und der besonderen Schwere kumulativ erfüllt sind, gelten die von einem öffentlichen Werk ausgehenden Immissionen enteignungsrechtlich als übermässig und damit als entschädigungspflichtig (ROLAND GFELLER, Immissions- und Überflugsenteignungen am Beispiel des Flughafens Zürich, Zürich/Basel/Genf 2006, S. 32, vgl. auch OTTO WIPFLI, Bemessung immissionsbedingter Minderwerte von Liegenschaften, Zürich/Basel/Genf 2007, S. 6).

7.
Nachfolgend ist anhand der genannten Rechtsprechung des Bundesgerichts zu prüfen, ob die drei Voraussetzungen der Spezialität, der Unvorhersehbarkeit und der besonderen Schwere erfüllt sind und die Beschwerdeführerin damit zur Bezahlung einer Enteignungsentschädigung an den Beschwerdegegner verpflichtet ist.

7.1 Das Erfordernis der Spezialität ist erfüllt, wenn die Immissionen eine Intensität erreichen, welche die Grenzen des Üblichen und Zumutbaren überschreitet. Nach neuerer Rechtsprechung ist die Übermässigkeit erreicht, wenn die in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung, d.h. die in den Anhängen zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) festgelegten Immissionsgrenzwerte für die betreffende Lärmart, überschritten werden (BGE 119 1b 348 E. 5b, vgl. auch GFELLER, a.a.O., S. 34 mit weiteren Hinweisen auf die Rechtsprechung).

7.1.1 Gemäss Anhang 4 der LSV liegen die Immissionsgrenzwerte für Eisenbahnlärm in der Empfindlichkeitsstufe III bei 65 dB(A) bei Tag und 55 dB(A) bei Nacht, die Alarmwerte bei 70 dB(A) bei Tag und 65 dB(A) bei Nacht. Das Haus des Beschwerdegegners befindet sich in der Empfindlichkeitsstufe III (Art. 43 Abs. 1 Bst. c LSV, vgl. auch Lärmbelastungstabelle zum genehmigten Projekt vom 30. September 2005, nachfolgend: Lärmbelastungstabelle). Die Belastung im 1. Obergeschoss des Hauses des Beschwerdegegners beläuft sich gemäss

der Prognose für das Jahr 2015 auch nach der Vornahme der baulichen Lärmschutzmassnahmen auf 70 dB(A) bei Tag und 69 dB(A) bei Nacht (vgl. Lärmbelastungstabelle EPlan 2015+). Damit steht fest, dass die Immissionsgrenzwerte – und in der Nacht sogar die Alarmwerte – im Obergeschoss des Hauses des Beschwerdegegners überschritten werden. Die vom Bundesgericht geforderte Voraussetzung der Spezialität der Immissionen ist somit erfüllt. Dies anerkennt denn auch die Beschwerdeführerin in ihrer Beschwerde vom 19. September 2008.

7.2 Bei der Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit wird vom Bundesgericht im Wesentlichen auf den Ortsgebrauch abgestellt, wobei es anhand einer objektivierten Interessenabwägung prüft, ob unter den gegebenen Umständen die konkret zur Diskussion stehenden Beeinträchtigungen beim Erwerb der Liegenschaft absehbar waren oder nicht, d.h. ob mit der entsprechenden Wandlung des Ortsgebrauchs gerechnet werden musste. Wenn eine solche Entwicklung für die Anlieger objektiv voraussehbar war, gilt das auch dann, wenn die mit der Intensivierung des Gemeingebrauchs zunehmenden Immissionen beträchtlich sind (GFELLER, a.a.O., S. 34 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Für die Frage der Unvorhersehbarkeit ist auf den Zeitpunkt des Erwerbs des Grundstücks abzustellen. Dabei wird der Erwerb durch Erbgang oder Erbvorbezug nicht als neuer Erwerbstatbestand betrachtet (BGE 111 1b 233 E. 2a, 128 II 231 E. 2.3).

7.2.1 Das Grundstück Reichenbach X._____ wurde am 21. März 1902 von B._____ gekauft. Die darauffolgenden Eigentümerwechsel innerhalb der Familie A._____ erfolgten durch Erbgang. Massgebend für die Beurteilung der Unvorhersehbarkeit ist somit das Jahr 1902.

Zu der vom Beschwerdegegner und auch von der Vorinstanz aufgeworfenen Frage, ob allenfalls auch bei Eisenbahnen zur Bestimmung der Unvorhersehbarkeit auf den Stichtag des 1. Januar 1961 (analog zur Rechtsprechung des Bundesgerichts bei den Flughäfen Genf und Zürich, vgl. BGE 131 II 137 E. 2.1) bzw. auf einen andern bestimmten Stichtag abzustellen sei, ist Folgendes zu sagen: Bei der Festlegung des Stichtages des 1. Januar 1961 für die Flughäfen Genf und Zürich wurde lediglich die Entwicklung des Zivilluftverkehrs und die damit einhergehenden Immissionen berücksichtigt (GFELLER, a.a.O., S. 52 f. mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Der 1. Januar 1961 als Stichtag

ist demnach nur für den Flugverkehr massgebend und kann nicht analog auf den Eisenbahnverkehr übertragen werden (so auch BGE 121 II 317 E. 6b und 6b/bb). Das Bundesgericht legte für den Strassen- und Eisenbahnverkehr bislang zwar keinen exakten Stichtag fest, äusserte sich aber betreffend den Strassenverkehr dahingehend, dass zumindest seit Anfang des 20. Jahrhunderts Autos auf den Strassen anzutreffen waren und mit entsprechenden Belastungen für die Umwelt zu rechnen war. Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs würde sogar noch weiter in die Vergangenheit zurückreichen (BGE 121 II 334 E. 6b; vgl. auch Piermarco Zen-Ruffinen/Christine Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Bern 2001, Rz. 1153; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1841/2006 vom 3. November 2008 E. 11.4). Im vorliegenden Fall wurde die Liegenschaft am 21. März 1902 erworben, mit anderen Worten gerade zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Aufgrund der Tatsache, dass der Erwerbszeitpunkt somit sehr nahe an dem vom Bundesgericht in Bezug auf den Eisenbahnverkehr genannten Zeitpunkt liegt, ist die Frage der Vorhersehbarkeit eingehender zu prüfen.

7.2.2 Die Bernische Regierung liess bereits in den 1890er-Jahren Projekte für eine Lötschbergbahn ausarbeiten. So veröffentlichte Altregierungsrat Wilhelm Teuscher 1889, 1893 und 1898 Schriften über eine Alpenbahn durch den Lötschberg. Auch wurde die Spiez-Frutigen-Bahn stets als erste Sektion einer später zu erstellenden Lötschbergbahn betrachtet, weshalb sie 1899 an den Kanton überging und 1901 in Betrieb genommen wurde. Im Februar 1902 wurde auf Einladung der Regierung das Bernische Initiativkomitee für die Lötschbergbahn gegründet. Im Mai 1902 erliess der Kanton Bern das dritte Dekret, welches der Lötschbergbahn 17.5 Millionen Franken an Subventionen zusicherte. Der Grosse Rat fällte sodann den Entscheid für einen Durchstich am Lötschberg in seiner Sondersession vom 25. bis 27. Juni 1906 (vgl. Anna Amacher, Dynamische und risikofreudige Berner BLS und BKW auf dem Weg zur Pioniertat, 1902-1914, Berner Zeitschrift für Geschichte, 69. Jahrgang 2007, Heft 2, S. 82 f. und S. 94 f., abzurufen unter www.bzgh.ch).

Die Tatsache, dass zum fraglichen Zeitpunkt schon eine Eisenbahnlinie am Haus vorbeiführte – die Spiez-Frutigen-Bahn nahm ihren Betrieb im Jahre 1901 auf – spricht gegen die Unvorhersehbarkeit. Auch wurde das Projekt einer Lötschbergbahn schon seit den 1980er-Jahren diskutiert. Zwar war im März 1902 noch nicht endgültig darüber

entschieden, ob der Lötschbergtunnel gebaut werde, jedoch konkretisierte sich das Projekt im Februar 1902 mit der Gründung des Initiativkomitees. Dieses wurde auf Einladung der Regierung gegründet, was zeigt, dass die Regierung klar hinter dem Projekt stand. In der Literatur wird dazu festgehalten:

"Die Gründung des Initiativkomitees (...) kann folglich als Akt gesehen werden, der die Hürden für den Bau einer Berner Alpenbahn senkte, da viele einflussreiche Personen direkt in den entscheidenden Ausschüssen des Komitees (...) sassen." (AMACHER, a.a.O., S. 95)

Im März 1902 musste der Käufer der fraglichen Liegenschaft deshalb um die konkreten Pläne des Ausbaus der Spiez-Frutigen-Bahn zu einer internationalen Linie wissen. Mit dem Erwerb der Liegenschaft hat er also diesen weiteren Ausbau der Spiez-Frutigen-Bahn in Kauf genommen (vgl. auch BGE 110 1b 43 E. 4). Dem Argument der Vorinstanz, dass dazumal sicher nicht mit einer derartigen Verkehrsbelastung wie sie heute gegeben sei gerechnet werden konnte, kann nicht gefolgt werden. So hält das Bundesgericht in BGE 116 1b 11 E. 3a fest, dass es für die Voraussehbarkeit keine Rolle spiele, welches Ausmass die Lärmimmissionen erreichen würden und ob dieses im Einzelnen hätte vorausgeahnt werden können. Ausschlaggebend sei allein, dass der Betroffene ein an einer Hauptverkehrsader liegendes Grundstück erworben und damit die übliche Verkehrsentwicklung und die sich daraus ergebenden Belästigungen als Nachbar in Kauf genommen habe. Dies trifft auch auf den vorliegenden Fall zu. Insofern ist auch dem Argument der Beschwerdeführerin beizupflichten, dass es nicht notwendig sei, dass die konkrete Verkehrssituation wie sie heute vorliege vorausgesehen werden müsse.

Aufgrund dieser Erwägungen muss die Voraussehbarkeit im vorliegenden Fall bejaht werden.

7.3 Die Voraussetzung der Schwere des Schadens bezieht sich auf den durch die Immissionen erzeugten Schaden. Eine Entschädigung soll nicht für jeden beliebigen staatlichen Eingriff und damit auch nicht für jede beliebige Beeinträchtigung, insbesondere durch den öffentlichen Verkehr, geschuldet sein. Es braucht, mit andern Worten, eine erhebliche Wertverminderung oder eine wesentliche Verschlechterung der Wohnbedingungen. Der Schaden muss somit eine gewisse Höhe oder einen gewissen Prozentsatz des Gesamtwertes einer Liegenschaft erreichen. Solange der Schaden nur gering ist, kann die Einwirkung nicht übermässig sein (GFELLER, a.a.O., S. 34 f. mit Hinweisen auf

die Rechtsprechung). Ob ein Minderwert der betroffenen Liegenschaften von 10 oder erst 15 % rechtlich erheblich ist, hängt von den gegebenen Verhältnissen ab (HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 5, N 17 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Einen Minderwert von 10 % hat das Bundesgericht nur in zwei Fällen als massgeblich erachtet (vgl. BGE 102 1b 271 E. 4, 101 1b 405 E. 3b/aa). Gemäss ROLAND GFELLER ging es dort allerdings um Spezialsituationen. Soweit ersichtlich genügte dem Bundesgericht jeweils ein kausaler Minderwert von 15 % für die Annahme einer Ersatzpflicht. Die ESchK Kreis 10 hielt in ihrem Entscheid vom 14. November 2006 fest (abrufbar auf www.eschk10.ch), dass seit jeher für Verkehrswertschätzungen ein Ermessensspielraum von +/- 10 % gelte. Es würde daher als widersprüchlich und inkonsequent erscheinen, einen Schaden als schwer im Sinne der Gerichtspraxis zu qualifizieren, welcher 10 % des geschätzten Verkehrswertes nicht erreiche. Im erwähnten Fall wurde deshalb die Voraussetzung der Schwere bei einem Minderwert von 9 % verneint.

7.3.1 Die Vorinstanz hält im angefochtenen Entscheid fest, dass betreffend die Schwere des Schadens von einer Werteinbusse von 8-9 % auszugehen sei. Weder die Beschwerdeführerin noch der Beschwerdegegner bestreiten grundsätzlich die Höhe dieser Werteinbusse. Der Beschwerdegegner fügt lediglich an, dass der Schaden noch höher wäre, wenn er nicht selber die Wohnung im Obergeschoss bewohnen würde. Da der Beschwerdegegner zum Zeitpunkt der Bemessung der Werteinbusse aber die Wohnung im Obergeschoss bewohnte, braucht nicht näher auf dieses Argument eingegangen zu werden. Es besteht deshalb kein Anlass für das Bundesverwaltungsgericht, von dieser Wertung abzuweichen.

Es bleibt indessen die Frage, ob ein Minderwert von 8-9 % noch rechtlich erheblich sei. Zwar lässt sich die Schwere des Schadens infolge übermässiger Einwirkungen nicht allgemeingültig festlegen (vgl. den Entscheid der ESchK Kreis 10 vom 14. November 2006). So hat sich das Bundesgericht denn auch nicht auf eine bestimmte Wertgrenze festgelegt (vgl. BGE 101 1b 405 E. 3b). Jedoch ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass das Bundesgericht lediglich in zwei Ausnahmefällen bei einer Wertverminderung von 10 % die Schwere bejaht hat. Zudem überzeugt das Argument der ESchK Kreis 10, dass schon der Verkehrswert der Liegenschaft aufgrund der Schätzung um +/- 10 % variieren könne und deshalb bei Wertverminderungen unter 10 % nicht von einem schweren Schaden gesprochen werden könne. Da die

Wertverminderung im vorliegenden Fall nur 8-9 % beträgt, ist die Voraussetzung der Schwere somit zu verneinen.

8.
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass von den drei kumulativen Voraussetzungen (Spezialität, Unvorhersehbarkeit, besondere Schwere) nur die Voraussetzung der Spezialität erfüllt ist. Die Lärmimmissionen gelten deshalb nicht als übermässig und damit auch nicht als entschädigungspflichtig. Die Beschwerde ist somit gutzuheissen und Ziff. 6.b des Dispositivs des Entscheides der ESchK Kreis 6 vom 16. April/19. August 2008 aufzuheben.

9.
Als Nächstes sind die Kosten für das vorliegende Verfahren zu verlegen. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung richtet sich die Kosten- und Entschädigungsregelung gegenüber den Verfahrensbeteiligten, denen die Enteignung droht, nach den Spezialvorschriften des EntG (vgl. BGE 119 Ib 32 E. 2, Entscheide des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6 und 1E.5/2005 vom 9. August 2005 E. 7). Art. 116 Abs. 1 EntG schreibt vor, dass der Enteigner die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer allfälligen Parteientschädigung an den Enteigneten, trägt. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grösseren Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden. Der Beschwerdegegner hat keine offensichtlich missbräuchlichen Rechtsbegehren gestellt. Eine Abweichung vom Grundsatz, dass die aus der Geltendmachung des Enteignungsrechts entstehenden Kosten der Enteigner trägt, rechtfertigt sich daher nicht (vgl. Art. 114 Abs. 1 und Abs. 2 EntG). Der Beschwerdegegner ist deshalb trotz des Unterliegens im vorliegenden Verfahren von der Bezahlung der Verfahrenskosten befreit. Die Verfahrenskosten werden auf Fr. 1'500.- festgesetzt und der Beschwerdeführerin zur Bezahlung auferlegt (Art. 116 Abs. 1 EntG).

10.
Von der Zusprechung einer Parteientschädigung für das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht ist indes angesichts des Ausgangs des Verfahrens und entsprechend der Rechtsprechung des Bundesgerichts abzusehen (Art. 116 Abs. 1 EntG, Entscheide des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6, 1E.20/2005 vom 16. Mai

2006 E. 4 und 1E.1/2006 vom 12. April 2006 E. 11; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-996/2007 vom 9. August 2007 E. 7).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird gutgeheissen und die Ziff. 6.b des Dispositivs des Entscheides der Vorinstanz vom 16. April/19. August 2008 aufgehoben.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 1'500.- werden der Beschwerdeführerin auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss in derselben Höhe verrechnet.

3.
Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4.
Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
- den Beschwerdegegner (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. 06/4-1; Gerichtsurkunde)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:	Die Gerichtsschreiberin:
André Moser	Jana Mäder

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: