**Bundesverwaltungsgericht**
**Tribunal administratif fédéral**
**Tribunale amministrativo federale**
**Tribunal administrativ federal**

Abteilung I
A-2447/2016

# Urteil vom 29. November 2016

Besetzung

Richter Christoph Bandli (Vorsitz),
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot,
Richter Jürg Steiger,
Gerichtsschreiber Andreas Meier.

Parteien

1. **Flughafen Zürich AG,** Postfach, 8058 Zürich,
2. **Kanton Zürich,** Baudirektion, Immobilienamt,
Abteilung Landerwerb, Postfach, 8090 Zürich,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Roland Gfeller
und Rechtsanwalt Dr. iur. Daniel Kunz, Gfeller Budliger Kunz
Rechtsanwälte, Florastrasse 44, Postfach 1709, 8032 Zürich,
Beschwerdeführende 1 und Beschwerdegegner 2,

gegen

**A._____,**
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Urs Jordi,
Lägernstrasse 2, 8302 Kloten,
Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1,

und

**Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10,**
Administration Flughafenfälle, Postfach 1813, 8032 Zürich,
Vorinstanz.

Gegenstand

Entschädigung für Direktüberflüge ausgehend vom Betrieb des Landesflughafens Zürich-Kloten (Landeanflug Piste 28, sog. Ostanflug); Rückweisung durch das Bundesgericht.

## Sachverhalt:

**A.**

A._____ ist Eigentümerin der unüberbauten Parzelle Grundregisterblatt (…), Kataster-Nr (…), in Kloten. Im Oktober 2001 wurden die sogenannten "Ostanflüge" auf die Piste 28 des Flughafens Zürich eingeführt. Die Liegenschaft befindet sich im Bereich dieser Ostanflüge. Wie eine Vielzahl von Grundeigentümern aus der betroffenen Region gelangte A._____ daher an die Flughafen Zürich AG: Am 25. Oktober 2002 ersuchte sie um Enteignung des Grundstücks gegen Vergütung des vollen Verkehrswerts per 1. Januar 2001, eventuell um eine Entschädigung für den eingetretenen Minderwert. Die Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10 (nachfolgend: ESchK) leitete in der Folge ein entsprechendes Enteignungsverfahren ein.

**B.**

Der Entscheid der ESchK vom 14. November 2011 wurde den Parteien am 7. März 2012 zugestellt. Das Dispositiv lautet wie folgt:

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

2. In teilweiser Gutheissung des Begehrens von A._____ (…) aus formeller Enteignung wird die Entschädigung für den Minderwert aus Direktüberflügen und übermässigem Fluglärm (Nachbarrecht) ausgehend vom Landesflughafen Zürich-Kloten am Grundstück (…) auf Fr. 442'250.– festgesetzt. Die weiter gehenden Entschädigungsforderungen der Enteigneten werden abgewiesen.

3. Dem Ausdehnungsbegehren der Enteigneten wird nicht entsprochen.

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

5. Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, den bei Dispositiv Ziffer 2 genannten Betrag von Fr. 442'250.– innert 20 Tagen ab Rechtskraft des vorliegenden Entscheids an das Grundbuchamt Bassersdorf zuhanden von A._____ zu bezahlen. Das Grundbuchamt wird eingeladen, das Verteilungsverfahren durchzuführen.

6. Die angemeldete Entschädigungsforderung der Enteigneten gemäss Art. 41 des Bundesgesetzes über die Enteignung (…) wird zuständigkeitshalber an die Präsidentin der Schätzungskommission überwiesen.

7. Die Kosten dieses Verfahrens werden der Flughafen Zürich AG auferlegt. Die Rechnungsstellung an die kostenpflichtige Partei erfolgt im Rahmen der periodischen Zwischenabrechnungen.

8. Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, A._____ eine Parteientschädigung von Fr. 10'220.– auszurichten."

**C.**
Am 20. April 2012 erheben die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich (Beschwerdeführende 1 und Beschwerdegegner 2; nachfolgend: Enteigner) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen den Entscheid vom 14. November 2011 (Beschwerdeverfahren A-2164/2012). Sie beantragen, der Entscheid sei aufzuheben und die Sache zur Neubeurteilung an die ESchK (nachfolgend: Vorinstanz) zurückzuweisen. Eventuell seien die Ziffern 2 und 5 des Dispositivs, was die Höhe der Entschädigung betrifft, aufzuheben, und diese auf höchstens Fr. 368'540.– zu reduzieren; weiter sei in diesem Fall Ziffer 8 des Dispositivs aufzuheben und die Parteientschädigung für das vorinstanzliche Verfahren auf Fr. 4'000.–, eventuell auf Fr. 6'000.– festzusetzen.

**D.**
Am 23. April 2012 erhebt auch A._____ (Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1; nachfolgend: Enteignete) Beschwerde gegen den Entscheid vom 14. November 2011 (Beschwerdeverfahren A-2209/2012). Sie beantragt sinngemäss, Ziffer 3 des Dispositivs sei aufzuheben, das Ausdehnungsbegehren gutzuheissen und die Flughafen Zürich AG unter Vorbehalt von Art. 12 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711) zur Übernahme des Grundstücks zu verpflichten; die Sache sei zur Festsetzung einer entsprechenden Entschädigung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Was die Höhe der festgesetzten Minderwertentschädigung betreffe, sei der angefochtene Entscheid ebenfalls aufzuheben und die Sache zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen; eventuell sei die von der Vorinstanz festgesetzte Minderwertentschädigung zu erhöhen.

**E.**
Am 8. Mai 2012 reicht die Enteignete zusätzlich eine Anschlussbeschwerde zur Beschwerde der Enteigner ein und beantragt, es sei die von der Vorinstanz zugesprochene Parteientschädigung angemessen zu erhöhen.

**F.**
Mit Verfügung vom 21. Juni 2012 vereinigt der Instruktionsrichter die beiden Beschwerdeverfahren unter der Nummer A-2164/2012.

**G.**
Am 29. Oktober 2012 stellt die Enteignete ein Gesuch um Abschlagszahlung. Mit Zwischenverfügung vom 25. Februar 2013 spricht ihr der Instruktionsrichter eine an die Enteignungsentschädigung anzurechnende Abschlagszahlung von Fr. 184'000.– zu.

**H.**
Mit Urteil A-2164/2012 vom 1. April 2014 heisst das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerden der Enteigner und der Enteigneten teilweise gut (nachfolgend: "Urteil A-2164/2012").

Gegen dieses Urteil erheben die Enteigner Beschwerde ans Bundesgericht. Dieses heisst die Beschwerde mit Urteil 1C_256/2014 vom 17. März 2016 (publiziert in BGE 142 II 136) teilweise gut, hebt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts auf und weist diesem die Sache zur Neubeurteilung zurück (nachfolgend: "Urteil vom 17. März 2016" oder "Urteil des BGer vom 17. März 2016").

**I.**
Das Bundesverwaltungsgericht nimmt das Verfahren unter der Nummer A-2447/2016 wieder auf. Gleichzeitig werden gestützt auf das Urteil vom 17. März 2016 sieben weitere Verfahren wieder aufgenommen. Sie werden weiterhin unter separaten Verfahrensnummern geführt.

**J.**
Am 23. Juni 2016 führt der Instruktionsrichter eine Instruktionsverhandlung mit den Parteien der acht Verfahren durch. Diese dient der Planung des weiteren Vorgehens in diesen Verfahren. Der Instruktionsrichter bespricht mit den Parteien die weiteren Instruktionsmassnahmen und die Möglichkeit der vergleichsweisen Erledigung von Verfahren. Die Enteigner reichen im Verlauf der Verhandlung bereits verschiedene Unterlagen ein.

**K.**
Am 19. Juli 2016 teilen die Parteien dem Bundesverwaltungsgericht mit, dass sie sich in sämtlichen acht Verfahren jeweils auf den Verkehrswert geeinigt hätten, von dem bei der Entschädigungsberechnung auszugehen sei. Im August 2016 erzielen die Parteien in vier der acht Verfahren sodann einen Vergleich über die Höhe der Enteignungsentschädigung.

**L.**
Im vorliegenden Verfahren reichen die Enteigner am 30. August 2016 eine Stellungnahme zur Sache ein.

**M.**
Die Enteignete nimmt am 31. August 2016 zur Sache Stellung. Sie präzisiert ihr Rechtsbegehren dahingehend, dass die von der Vorinstanz zugesprochene Entschädigung neu auf Fr. 598'500.– festzusetzen sei.

**N.**
Die Enteignete und die Enteigner äussern sich am 12. September 2016 bzw. am 11. Oktober 2016 zur jeweiligen Stellungnahme der Gegenpartei.

**O.**
Auf die Vorbringen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit relevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

## Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

**1.**
Mit dem Urteil vom 17. März 2016 hat das Bundesgericht das Urteil A-2164/2012 aufgehoben und die Sache zur Neubeurteilung ans Bundesverwaltungsgericht zurückgewiesen. Die gegen den Schätzungsentscheid vom 14. November 2011 erhobenen Beschwerden sind damit grundsätzlich wieder beim Bundesverwaltungsgericht hängig.

Die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts zur Behandlung von Beschwerden gegen Entscheide der Vorinstanz ergibt sich aus Art. 77 Abs. 1 EntG. Das Verfahren richtet sich nach dem Verwaltungsgerichtsgesetz (VGG, SR 173.32), soweit das EntG nichts anderes bestimmt (Art. 77 Abs. 2 EntG). Das VGG verweist in seinem Artikel 37 ergänzend auf das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVG, SR 172.021).

**2.**
Nicht mehr zu befinden ist allerdings über das Ausdehnungsbegehren der Enteigneten: Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil A-2164/2012 ausgeführt, die Vorinstanz habe diesem Begehren zu Recht nicht entsprochen, und die Beschwerde der Enteigneten vom 23. April 2012 in diesem

Punkt entsprechend abgewiesen (Urteil A-2164/2012 E. 7 und 8 bzw. Dispositiv-Ziffer 3 Satz 2). Insoweit ist das Urteil nicht angefochten worden und daher als rechtskräftig zu betrachten. Dies, obschon es vom Bundesgericht pauschal aufgehoben wurde, d.h. jener Teil des Dispositivs, der das Ausdehnungsbegehren betrifft, nicht explizit von der Aufhebung ausgenommen wurde.

**3.**
Zu beachten ist sodann, dass die Enteignete am 8. Mai 2012 – zusätzlich zur Beschwerde vom 23. April 2012 – eine Anschlussbeschwerde eingereicht hat. An dieser Stelle ist zu prüfen, ob auf die Anschlussbeschwerde einzutreten ist. Im Urteil A-2164/2012 hat das Bundesverwaltungsgericht diese Frage noch offen gelassen (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 2).

**3.1** Die Enteignete beantragt in ihrer Anschlussbeschwerde, es sei die von der Vorinstanz zugesprochene Parteientschädigung zu erhöhen. In ihrer zunächst eingereichten Beschwerde ist die Parteientschädigung – anders als in der Beschwerde der Enteigner – unangefochten geblieben. Die Enteigner beantragen, auf die Anschlussbeschwerde sei nicht einzutreten. Sie machen geltend, eine Partei, die selbst Beschwerde eingereicht habe, könne nicht zusätzlich noch den Anschluss an die von der Gegenpartei in der gleichen Sache erhobene Beschwerde erklären (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 26. Oktober 2012 Rz. 4).

**3.2** Gemäss Art. 78 Abs. 2 EntG kann die Gegenpartei innert zehn Tagen nach Empfang der Mitteilung von der Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht den Anschluss erklären und dabei selbständige Anträge stellen. Diese Anschlussbeschwerde ist der zivilprozessualen Anschlussberufung nachgebildet. Sie ermöglicht es derjenigen Partei, die selber keine Beschwerde erhoben hat, sich den Anträgen des Hauptbeschwerdeführers nicht nur zu widersetzen, sondern eine Abänderung des angefochtenen Entscheids zu ihren Gunsten zu beantragen (vgl. dazu HEINZ HESS / HEINRICH WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, Band I, Bern 1986, Art. 78 Rz. 6).

**3.3** In Anlehnung an die zivilprozessuale Anschlussberufung ist die Anschlussbeschwerde nicht auf die mit der Hauptbeschwerde angefochtenen Punkte beschränkt, sondern kann sich gegen den ganzen angefochtenen Entscheid richten (vgl. dazu Urteil des BVGer A-4836/2012 vom 13. März 2014 E. 2.3). Doch kann eine Partei, die bereits Beschwerde erhoben hat, nicht nachher, wenn auch die Gegenpartei Beschwerde einlegt, noch den

Anschluss an die gegnerische Beschwerde erklären: Eine Kumulation der Rechtsmittel, d.h. eine zweimalige Inanspruchnahme des Rechts auf Weiterziehung, ist nicht möglich (vgl. dazu Urteil des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 2.3).

Von dieser Betrachtungsweise ist allerdings dann abzuweichen, wenn der Entscheid der Schätzungskommission mehrere Grundstücke des gleichen Enteigneten betrifft, die keine wirtschaftliche Einheit bilden: Bezieht sich hier die Hauptbeschwerde nur auf die für ein bestimmtes Grundstück zugesprochene Entschädigung, so kann der Beschwerdegegner mit der Anschlussbeschwerde nicht auch noch die Überprüfung der für die anderen Grundstücke zugesprochenen Entschädigung verlangen (vgl. BGE 97 I 766 E. 4). Folgerichtig muss aber derjenige zur Anschlussbeschwerde zugelassen werden, der zwar bereits Beschwerde eingereicht, mit dieser aber nicht die Entschädigung für diejenigen Grundstücke angefochten hat, auf welche sich die Hauptbeschwerde der Gegenpartei bezieht (vgl. BGE 101 Ib 217 E. 3).

**3.4** Hinsichtlich der Anfechtung der Parteientschädigung lässt sich daraus Folgendes ableiten:

Richtet sich die Hauptbeschwerde bloss gegen die Höhe der Parteientschädigung, ist es dem Beschwerdegegner nicht zuzugestehen, in seiner Anschlussbeschwerde auch noch die eigentliche Enteignungsentschädigung anzufechten. Es kann hier – genauso wie im Fall mehrerer, unter sich wirtschaftlich unabhängiger Grundstücke – nicht angehen, den Verfahrensgegenstand auf eine Enteignungsentschädigung zu erweitern, die vom Hauptbeschwerdeführer gar nicht beanstandet wurde (vgl. Urteil des BVGer A-4836/2012 vom 13. März 2014 E. 2.4). Damit ist aufgrund der erwähnten "Folgerichtigkeit" aber eine Partei zur Anschlussbeschwerde zuzulassen, die zwar bereits Beschwerde gegen die Höhe der Parteientschädigung eingereicht, jedoch, anders als die Gegenpartei, die Enteignungsentschädigung nicht beanstandet hat (vgl. Urteil des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 2.4).

Richtet sich die Hauptbeschwerde hingegen gegen die Enteignungsentschädigung, ist es dem Beschwerdegegner zuzugestehen, in seiner Anschlussbeschwerde auch noch die Höhe der Parteientschädigung anzufechten. Denn grundsätzlich soll sich die Anschlussbeschwerde ja gegen den ganzen angefochtenen Entscheid richten können. Die Höhe der Par-

teientschädigung – als Punkt, der in der Regel von vergleichsweise untergeordneter Bedeutung ist – muss daher ebenfalls angefochten werden können (vgl. Urteil des BVGer A-4836/2012 vom 13. März 2014 E. 2.4; vgl. auch Urteil des BVGer A-3465/2015 vom 15. September 2016 E. 2.1). Damit wirkt sich die "Folgerichtigkeit" hier gegenteilig aus: Eine Partei, die – wie vorliegend die Enteignete – bereits Beschwerde gegen die Enteignungsentschädigung eingereicht, jedoch die Parteientschädigung nicht beanstandet hat, kann Letzteres nicht in einer Anschlussbeschwerde nachholen. Eine Kumulation der Rechtsmittel drängt sich in diesem Fall denn auch nicht auf, kann doch von demjenigen, der selbständig Beschwerde führt, verlangt werden, dass er bereits zu diesem Zeitpunkt abschliessend über die Anfechtung der Parteientschädigung entscheidet (vgl. Urteil des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 2.4).

**3.5** Auf die Anschlussbeschwerde der Enteigneten vom 8. Mai 2012 ist damit nicht einzutreten.

**Anspruch auf Enteignungsentschädigung**

**4.**
Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Landesflughäfen unterscheidet das Bundesgericht zwischen der Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte gegen übermässige Immissionen und der Enteignung durch direkten Überflug. Ein Entschädigungsanspruch für die Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte nach Art. 679 Abs. 1 i.V.m. Art. 684 ZGB besteht, wenn die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen, der Spezialität dieser Immissionen und der Schwere des immissionsbedingten Schadens erfüllt sind. Ein enteignungsrechtlich relevanter "direkter Überflug" liegt vor, wenn durch den Flugbetrieb der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum verletzt wird; an die Stelle der Klage gemäss Art. 641 Abs. 2 ZGB tritt ebenfalls der Anspruch auf Enteignungsentschädigung (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 2 und Urteil A-2164/2012 E. 5).

Vorliegend ist unbestritten, dass ein "direkter Überflug" gegeben ist. Ebenfalls besteht ein Entschädigungsanspruch für die Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte: Die Enteignete hat die Liegenschaft durch Erbgang bzw. Erbteilung erworben, wobei ihr Rechtsvorgänger bereits lange vor dem 1. Januar 1961 Eigentümer des Landes gewesen ist (vgl. dazu Urteil A-2164/2012 E. 6). Die Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit der Immissionen ist damit erfüllt (vgl. BGE 136 II 263 E. 7). Weiter ist unbestritten,

dass die Spezialität der Immissionen und die Schwere des Schadens gegeben sind. Damit kann die Enteignete sowohl unter dem Titel "direkter Überflug" als auch unter dem Titel "Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte" eine Entschädigung geltend machen.

**5.**
Es bleibt näher darauf einzugehen, in welchem Umfang ein Entschädigungsanspruch besteht.

**5.1** Wird eine Liegenschaft direkt überflogen, hat der Grundeigentümer Anspruch auf Abgeltung des gesamten Schadens, unabhängig davon, ob die Voraussetzungen für eine Entschädigung wegen Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte ebenfalls gegeben wären. Dies gilt auch dann, wenn die Flugzeuge nur am Rand in die Luftsäule der Liegenschaft eindringen (Teilüberflug). Auch in diesem Fall ist grundsätzlich der Minderwert des gesamten Grundstücks unter Einbezug aller mit dem Überflug verbundenen Nachteile zu ermitteln (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.4 und 3.5 sowie Urteil A-2164/2012 E. 7 [erster Absatz] und 11.2).

Allerdings hat das Bundesgericht im Urteil vom 17. März 2016 festgehalten, es erscheine unter dem Blickwinkel der Rechtsgleichheit problematisch, eine Entschädigung auch für Bauten zuzusprechen, die vollständig ausserhalb des Überflugkorridors lägen, nur weil diese sich auf derselben Parzelle befänden wie direkt überflogene Bauten (Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.6 [vor E. 3.6.1]). Die Gesamtliegenschaft sei in einem solchen Fall gedanklich in mehrere Parzellen aufzuteilen, die je eines der Gebäude plus das umgebende Land umfassten, und eine Entschädigung nur für den Minderwert derjenigen gedachten Parzellen zuzusprechen, die zumindest teilweise im Überflugkorridor lägen (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.6 [vor E. 3.6.1] i.V.m. E. 3.1).

**5.2** Bei unüberbauten Liegenschaften ist eine gedankliche Aufteilung gemäss dem Bundesgericht nur dann vorzunehmen, wenn sich aufgrund von Grösse und Form der Parzelle eine Überbauung mit mehreren Häusern geradezu aufdrängt. Vorliegend ist dies seines Erachtens der Fall: Die 3'479 $m^2$ grosse Parzelle der Enteigneten werde (ausgehend vom Überflugkorridor entsprechend dem ILS-Strahl +/-1.25°) nur zu 7.8% im südlichen Grundstückszipfel überflogen. Gleich, ob die Liegenschaft nach dem Muster des südöstlich angrenzenden Quartiers mit Einfamilienhäusern, mit Reihenhäusern (wie im nördlich angrenzenden Gebiet) oder mit Mehrfami-

lienhäusern überbaut würde, wären jedenfalls nur die Bauten auf der südlichen Grundstückshälfte vom direkten Überflug betroffen (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.6.2 und 3.6.3).

Da die Enteignete auch Anspruch auf eine Entschädigung wegen Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte hat (vgl. E. 4), ist für die nördliche gedachte Parzelle, die nicht direkt überflogen wird, gleichwohl eine Entschädigung zu leisten (vgl. dazu Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8.1). Jedoch ist für diese gedachte Parzelle kein Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte zuzusprechen (vgl. unten E. 13.3).

**Überflugkorridor in Flughafennähe**

**6.**
Allerdings betont das Bundesgericht in seinem Urteil, es sei noch der Einwand der Enteigneten zu prüfen, wonach der Überflugkorridor erweitert werden müsse, weil die Liegenschaft seit Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems (ILS) tagsüber, bei Westwindlage, regelmässig von Grossraumflugzeugen mit grösseren Spannweiten überflogen werde (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.6.3). Das Bundesverwaltungsgericht hat die Frage nach der Breite des Korridors in seinem Urteil offen gelassen, da es Entschädigungskürzungen wegen Teilüberflugs von Vornherein ablehnte (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 12).

Die Vorinstanz hat den Überflugkorridor anhand des seitlichen Toleranzwinkels für Instrumentenanflüge (Pistenachse bzw. ILS-Leitstrahl +/-1.25°) festgelegt (vgl. zu diesem Vorgehen BGE 131 II 137 E. 3.1.1). Nachfolgend ist zu prüfen, ob auch Bereiche ausserhalb des so festgelegten Korridors direkt überflogen werden und dieser daher zu erweitern ist. Zu beachten ist dabei, dass das Bundesgericht eine gewisse Regelmässigkeit des Eindringens in den zum Grundeigentum gehörenden Luftraum verlangt ("passage régulier"); nur vereinzelte Überflüge ("atteinte trop occasionnelle") lassen keinen Anspruch auf Enteignungsentschädigung entstehen (vgl. BGE 134 II 49 E. 5 [vor E. 5.1] mit Hinweisen).

**7.**
Die Enteignete macht in ihrer Beschwerde geltend, die Breite des Korridors sei auf mindestens 100 m festzusetzen (vgl. Beschwerde der Enteigneten vom 23. April 2012 Rz. 62 ff.). Wie aus dem Situationsplan "Überflugkorridor Kloten" (Massstab 1:1'500) hervorgeht, würde ein auf 100 m verbreiterter Korridor vorliegend in die nördliche gedachte Parzelle hineinragen

(vgl. für diesen Plan act. 11/1 im Verfahren A-2444/2016). Entsprechend wäre auch für diese gedachte Parzelle ein Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte zu gewähren.

**7.1** Die Enteignete hat im vorinstanzlichen Verfahren geltend gemacht, neben dem seitlichen Toleranzwinkel von 1.25° sei bei der Festlegung des Korridors auch die Spannweite der Flugzeuge zu berücksichtigen. Die Vorinstanz hielt dazu fest, das Bundesgericht gehe davon aus, dass sich beim ILS-Endanflug jeweils das ganze Flugzeug (inklusive der Flügel) innerhalb des Bereichs von +/-1.25° zur Pistenachse befinde. Für eine generelle Verbreiterung des entsprechenden Korridors bestehe daher kein Anlass. Aufgrund der fortschreitenden Verjüngung des Korridors in Richtung Piste könne sich dieser kurz vor dem Aufsetzpunkt aber als zu schmal erweisen. Bei der hier interessierenden Liegenschaft sei dies indes nicht der Fall, weise der Korridor an dieser Stelle doch noch eine Breite von rund 80 m auf. Abends, wenn die Piste 28 als Hauptlandepiste diene, landeten dort lediglich kleinere und mittlere Verkehrsflugzeuge mit Spannweiten bis ca. 40 m. Gelegentliche Landungen von Langstreckenflugzeugen, wie sie bei Westwindlagen vorkommen würden, erfüllten das Kriterium der Regelmässigkeit nicht.

Im Beschwerdeverfahren führt die Enteignete aus, es treffe zu, dass abends ab 21 Uhr ausschliesslich kleinere und mittlere Verkehrsflugzeuge mit Spannweiten bis ca. 40 m auf Piste 28 landeten. Bis 2006 hätten Ostanflüge nur ausnahmsweise zu Tageszeiten stattgefunden, zu denen auch Grossraumflugzeuge landen würden (abgesehen von den vorübergehenden morgendlichen Ostanflügen im Jahr 2003). Mit Inbetriebnahme des ILS im Herbst 2006 hätten sich die Bewegungen mit Grossraumflugzeugen jedoch derart gehäuft, dass ihnen die Regelmässigkeit nicht mehr abgesprochen werden könne (vgl. Beschwerde der Enteigneten vom 23. April 2012 Rz. 62 ff. und Stellungnahme der Enteigneten vom 2. April 2013 Rz. 60 ff.).

Die Enteigner halten dem entgegen, Langstreckenflugzeuge benutzten die Piste 28 nur vereinzelt, nämlich bei Westwind, und auch in diesem Fall nur bei geringer Beladung und trockener Piste. Daran habe auch die Inbetriebnahme des ILS nichts geändert. Die Landungen von Langstreckenflugzeugen auf Piste 28 seien daher mangels Regelmässigkeit für die Bestimmung des Überflugkorridors nicht relevant. Allfällige Entschädigungsansprüche wegen Überflügen von Grossraumflugzeugen seien zudem verjährt, fänden Landungen von solchen Flugzeugen bei Westwind doch schon seit

Jahrzehnten statt (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 26. Oktober 2012 Rz. 39 ff., mit Hinweis auf die Stellungnahme der Enteigner vom 4. November 2011 zuhanden der Vorinstanz [allg. Vorakten 2, act. 67] Rz. 28; vgl. weiter Stellungnahme der Enteigner vom 12. Juni 2013 Rz. 27).

**7.2** Vor der Einführung der Ostanflüge erfolgten Landungen auf Piste 28 grundsätzlich nur bei Westwindlagen (vgl. Urteil des BVGer A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 19.1). Ab dem 19. Oktober 2001 konnten nach 22 Uhr jedoch keine Anflüge mehr über deutschem Gebiet abgewickelt werden, weshalb die Landungen ab 22 Uhr auf Piste 28 verlegt wurden (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.3). Es ist unbestritten, dass ab diesem Zeitpunkt die Regelmässigkeit der Anflüge auf Piste 28 gegeben war (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.6). Führt man sich die entsprechenden Kriterien vor Augen (vgl. E. 6), ist dies denn auch plausibel: Vor dem 19. Oktober 2001 erfolgten Landungen auf Piste 28 nur, wenn eine besondere Wetterlage (Westwind) dies erforderte. Es handelte sich insofern um "atteintes occasionnelles". Seit diesem Datum gelten Landungen auf Piste 28 zu gewissen Tageszeiten hingegen als Regel, von der lediglich noch bei besonderen Wetterlagen abgewichen wird. Insofern handelte es sich nun also um "passages réguliers".

Im Oktober 2002 und im April 2003 wurden die abendlichen Ostanflüge weiter ausgedehnt. Seither wird bereits ab 21 Uhr (werktags) bzw. ab 20 Uhr (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) auf Piste 28 gelandet (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.3). Dies bis zum Beginn der Nachtflugsperre bzw. längstens bis zum Ende des Verspätungsabbaus (vgl. dazu Urteil A-2164/2012 E. 15.3.5). Es ist grundsätzlich unbestritten, dass in den betreffenden Abend- bzw. Nachtstunden nur kleinere und mittlere Verkehrsflugzeuge mit Spannweiten bis ca. 40 m landen. In den Tagesstunden vor 20 Uhr, in denen auch Langstreckenflugzeuge verkehren, hat sich nichts Grundlegendes geändert: Landungen auf Piste 28 finden in diesen Stunden weiterhin nur bei Westwindlagen statt (vgl. Urteil des BVGer A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 19.1). Die Einführung der abendlichen Ostanflüge hat somit nicht dazu geführt, dass regelmässig Grossraumflugzeuge auf Piste 28 landen.

**7.3** Zu prüfen bleibt, ob die Schwelle zur Regelmässigkeit in jenen Tagesstunden, in denen auch Langstreckenflugzeuge verkehren, unterdessen dennoch überschritten wurde.

**7.3.1** Gemäss einer unbestritten gebliebenen Zusammenstellung der Enteigneten (Beschwerde der Enteigneten vom 23. April 2012 Rz. 64 [2. Tabelle]) erfolgten in den Jahren 1981 bis 1990 zwischen ca. 1'000 und 2'500 Landungen pro Jahr auf Piste 28. In den Jahren 1991 bis 2000 erfolgten zwischen ca. 1'500 und 5'500 Landungen pro Jahr.

Im Jahr 2000 fanden 3'247 Anflüge auf Piste 28 statt. Es erweist sich damit als repräsentativ für den Zustand in den zehn Jahren vor Einführung der Ostanflüge. Schlüsselt man die Bewegungszahlen dieses Jahres auf die Stunden vor 20 Uhr und jene nach 20 Uhr auf, ergibt sich folgendes Bild (vgl. Tabelle "Anflüge 28 nach Tageszeit" vom 8. Januar 2013 [act. 27/13 im Verfahren A-2132/2012]):

| | 00-20 h | 20-24 h | Total |
|---|---|---|---|
| 2000 | 1'909 | 1'338 | 3'247 |

Nach der "vollständigen" Einführung der Ostanflüge im Jahr 2003 entwickelte sich die Zahl der jährlichen Landungen auf Piste 28 wie folgt (vgl. dazu Tabelle "Anflüge 28 nach Tageszeit" vom 8. Januar 2013 [act. 27/13 im Verfahren A-2132/2012] sowie die Lärmbulletins der Flughafen Zürich AG [act. 27/1-12 im Verfahren A-2132/2012]):

| | 00-20 h | 20-24 h | Total |
|---|---|---|---|
| 2004 | 4'743 | 11'202 | 15'945 |
| 2005 | 2'006 | 12'785 | 14'791 |
| 2006 | 2'550 | 12'208 | 14'758 |
| 2007 | 7'781 | 13'633 | 21'414 |
| 2008 | 5'618 | 13'422 | 19'040 |
| 2009 | 5'127 | 12'490 | 17'617 |
| 2010 | 2'811 | 13'503 | 16'314 |
| 2011 | 4'150 | 13'907 | 18'057 |

Die Bewegungszahlen zeigen damit das erwartete Bild: In den Stunden vor 20 Uhr, in denen auch Grossraumflugzeuge verkehren, hat die Anzahl der Landungen auf Piste 28 mit der Einführung der Ostanflüge nicht zugenommen. So lag sie in den Jahren 2000 und 2005 fast gleich hoch. Massiv zugenommen haben die Anflüge hingegen in den besonders sensiblen Stunden nach 20 Uhr. Dies bestätigt, dass die abendlichen Ostanflüge als regelmässig zu qualifizieren sind. Doch verkehren in diesen Stunden keine Grossraumflugzeuge.

**7.3.2** Die Enteignete weist indes darauf hin, vor Inbetriebnahme des ILS im Herbst 2006 habe die Zahl der jährlichen Ostanflüge konstant bei ca. 15'000 gelegen. Seit 2007 schwanke die Zahl der jährlichen Anflüge hingegen zwischen rund 18'000 bis 19'000 pro Jahr (mit einem Ausreisser nach oben im Jahr 2007 und einem solchen nach unten im Jahr 2010). Die Zunahme entfalle dabei weitestgehend auf die Stunden zwischen 6 und 20 Uhr. In diesem Zeitfenster erfolge mittlerweile ein Vielfaches der Bewegungen, die in den 80er- und 90er-Jahren auf den ganzen Tag verteilt stattgefunden hätten. Ganz offensichtlich habe das ILS dazu geführt, dass bei Westwindlagen vermehrt von Osten gelandet werde. Dies auch zwischen 6 und 7 Uhr, wenn hauptsächlich Langstreckenflugzeuge landen würden (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 2. April 2013 Rz. 60 ff.).

**7.3.3** Diesen Ausführungen der Enteigneten ist zu widersprechen: Wie aus obiger Tabelle hervorgeht, handelte es sich 2004 und 2005 um 4'743 bzw. 2'006 Anflüge, die in den Stunden vor 20 Uhr erfolgten. In den Jahren 2010 und 2011 handelte es sich um 2'811 bzw. 4'150 Anflüge vor 20 Uhr. Lediglich im "Spitzenjahr" 2007 und in den zwei folgenden Jahren wurden höhere Werte erreicht. Es bestehen damit keine Anzeichen, dass die Inbetriebnahme des ILS einen relevanten Einfluss auf die Bewegungszahlen vor 20 Uhr gehabt hat.

Letztlich gelingt der Enteigneten somit bloss der Nachweis, dass abgesehen von den bestehenden starken Schwankungen – die auf Wechsel im allgemeinen Verkehrsaufkommen und eine unterschiedliche Anzahl Westwindtage zurückgehen dürften – eine generelle Tendenz zu mehr Anflügen auf Piste 28 besteht. Damit fehlt es aber an einem Ereignis, an dem man den Eintritt der Regelmässigkeit festmachen könnte.

Auch eine Zahl von gegen 8'000 Bewegungen in den Stunden vor 20 Uhr, wie sie im "Spitzenjahr" 2007 erreicht wurde, stellt zudem keine derartige Belastung dar wie die abendlichen Ostanflüge. So entfielen auch im Jahr 2007 lediglich 148 Landungen auf die Stunde zwischen 6 und 7 Uhr bzw. 807 auf die drei Stunden zwischen 6 und 9 Uhr. Die abendlichen Ostanflüge umfassen demgegenüber ca. 11'000 bis 14'000 Landungen pro Jahr, die sich auf die Stunden nach 20 Uhr konzentrieren.

**7.3.4** An diesen Überlegungen vermag auch der Hinweis der Enteigneten auf die Urteile des Bundesgerichts vom 28. April 2008 nichts zu ändern: Das Bundesgericht hat in jenen Urteilen im Hinblick auf die Südanflüge ausgeführt, es genüge zur Bejahung der geforderten Regelmässigkeit

("passage régulier"), dass grundsätzlich täglich mehrere direkte Überflüge erfolgten. Es werde nicht verlangt, dass diese während des ganzen Tages andauerten. Wohl seien die Südanflüge zeitlich eingeschränkt, doch würden sie gerade in die frühen Morgenstunden fallen, in denen das Bedürfnis nach Ruhe besonders ausgeprägt sei (vgl. Urteile des BGer 1E.12/2007 vom 28. April 2008 E. 5.2 und 1E.20/2007 vom 28. April 2008 E. 7.2). Die Enteignete macht geltend, es sei in jenen Fällen um 13 bis 17 Landungen pro Tag gegangen. Ausgehend davon könne auch den Anflügen auf Piste 28 zwischen 6 und 20 Uhr die Regelmässigkeit nicht mehr abgesprochen werden. In diesem Zeitfenster fänden mittlerweile regelmässig über 5'000 Landungen pro Jahr bzw. durchschnittlich rund 15 Landungen pro Tag statt (vgl. Beschwerde der Enteigneten vom 23. April 2012 Rz. 64 i.V.m. Stellungnahme der Enteigneten vom 2. April 2013 Rz. 61).

In den erwähnten Urteilen ging es um den Fall, in dem die direkten Überflüge "grundsätzlich täglich" erfolgen, aber auf eine bestimmte Zeitspanne beschränkt sind. Das Bundesgericht hat klargestellt, dass es sich auch in einem solchen Fall um eine "passage régulier" handelt. Dies jedenfalls dann, wenn es um eine besonders sensible Zeitspanne geht. Wie aufgezeigt, erfüllen die abendlichen Ostanflüge denn auch unbestrittenermassen das Kriterium der Regelmässigkeit. Vor 20 Uhr finden Landungen auf Piste 28 hingegen nicht "grundsätzlich täglich" statt, sondern nur bei Westwindlagen. Hinzu kommt, dass jeweils nur wenige Bewegungen auf die besonders sensiblen Stunden zwischen 6 und 9 Uhr entfallen. Für den vorliegenden Fall lässt sich aus den Urteilen des Bundesgerichts demnach nichts ableiten.

Würde man der Argumentation der Enteigneten folgen, wonach auf den Durchschnitt der täglichen Landungen abzustellen ist, wäre im Übrigen Folgendes zu beachten: Gemäss der Enteigneten sind seit 1986 in jedem Jahr mindestens 1'500 Landungen auf Piste 28 erfolgt, was durchschnittlich vier Landungen pro Tag entspricht (vgl. wiederum die Angaben in der Beschwerde vom 23. April 2012 Rz. 64 [2. Tabelle]). Spätestens seit 1986 wären die in den zwei Urteilen erwähnten "mehreren direkten Überflüge" pro Tag also gegeben gewesen. Der Enteignungstatbestand "direkter Überflug" wäre damit schon lange vor Einführung der abendlichen Ostanflüge erfüllt gewesen. Es würde sich daher die Frage nach der (teilweisen) Verjährung der geltend gemachten Entschädigungsansprüche stellen (vgl. zur Verjährung Urteil A-2164/2012 E. 8.1). Was den Zeitraum vor der Einführung der Ostanflüge betrifft, hat die Enteignete somit kein Interesse daran, dass auf den Durchschnitt der täglichen Landungen abgestellt wird. Es

kann ihr jedoch nicht zugestanden werden, allein in Bezug auf den Zeitraum nach Einführung der Ostanflüge entsprechend zu argumentieren.

**7.3.5** In ihrer Stellungnahme vom 31. August 2016 weist die Enteignete zusätzlich auf die Entwicklung nach dem Jahr 2011 hin. Sie macht geltend, das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011 enthalte betreffend die tagsüber erfolgenden Landungen auf Piste 28 keine Einschränkungen mehr. Offensichtlich würden seither – wohl aufgrund des Drucks aus Deutschland – Landungen auf Piste 16 vermieden und stattdessen vermehrt die Piste 28 benutzt (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 7 f.). Letztere Ausführungen stützt die Enteignete auf folgende, von der Flughafen Zürich AG erstellte Tabelle (abrufbar unter <www.flughafen-zuerich.ch> > Das Unternehmen > Lärm, Politik & Umwelt > Lärmmanagement > Flugbewegungen > Bewegungsstatistik > Dokument "Entwicklung der Flugbewegungen", abgerufen am 25. Oktober 2016):

**Anflüge des IFR nach Pisten**

| Piste | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 93'100 | 92'000 | 96'900 | 90'200 | 94'700 | 101'500 | 98'500 | 97'900 | 96'100 | 94'000 |
| 16 | 4'500 | 2'800 | 3'700 | 6'000 | 5'800 | 3'400 | 400 | 400 | 900 | 200 |
| 28 | 14'800 | 21'400 | 19'000 | 17'600 | 16'300 | 18'100 | 19'300 | 17'900 | 19'700 | 23'200 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 34 | 11'900 | 11'200 | 11'600 | 11'000 | 11'400 | 11'000 | 12'300 | 11'200 | 11'700 | 11'400 |

Gemäss Art. 21 Anhang 1 des Betriebsreglements für den Flughanfen Zürich vom 30. Juni 2011 (Stand am 1. August 2016) erfolgen die Landungen bei Instrumentenanflügen von 07:00 Uhr bis 21:00 Uhr in der Regel auf die Piste 14 oder auf die Piste 16; auf der Piste 28 darf nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus Sicherheitsgründen – namentlich aus technischen oder meteorologischen Gründen – nicht benutzt werden können (an welchen Tagen bereits ab 20 Uhr auf Piste 28 gelandet wird, ist in Art. 22 Anhang 1 des Reglements definiert). Es trifft somit nicht zu, dass Landungen auf Piste 28 vor 20 Uhr keinen Einschränkungen mehr unterliegen. Gestützt auf die erwähnte Bestimmung sind solche Landungen nach wie vor im Wesentlichen auf Westwindlagen beschränkt. Die Enteigner halten denn auch fest, die leichte Erhöhung der Landebewegungen auf Piste 28 ab 2011 habe nichts damit zu tun, dass weniger von Norden her angeflogen werde. Es sei lediglich zu einer Verschiebung von Landungen von der Piste 16 auf die Piste 14 gekommen (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 11. Oktober 2016, S. 6). Angesichts der klaren Regelung des Betriebsreglements besteht kein Anlass, an diesen Ausführungen zu zweifeln.

**7.3.6** Zusammengefasst besteht eine Tendenz zu mehr Anflügen auf Piste 28 in den Stunden vor 20 Uhr. Es fehlt aber an einem Ereignis, an dem man den Eintritt der Regelmässigkeit dieser Anflüge festmachen könnte. So gelten sie weiterhin nicht als Regel, sondern erfolgen nur, wenn eine besondere Wetterlage (Westwind) dies erfordert. Zudem stellen sie keine derartige Belastung dar wie die abendlichen Ostanflüge. Es gilt daher festzuhalten, dass die die Schwelle zur Regelmässigkeit in jenen Tagesstunden, in denen auch Langstreckenflugzeuge verkehren, nach wie vor nicht überschritten wurde.

**7.4** Allerdings macht die Enteignete in ihrer Stellungnahme vom 31. August 2016 geltend, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, an denen die abendlichen Ostanflüge bereits ab 20 Uhr stattfänden, lande unterdessen täglich ein Airbus A 380 der Fluggesellschaft Emirates auf Piste 28. Dieser weise eine Spannweite von 80 m auf (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 6). Die Enteigner halten fest, es treffe nicht zu, dass die zwischen 20 und 21 Uhr geplante Landung eines A 380 der Emirates an Samstagen, Sonn- und Feiertagen stets auf Piste 28 erfolge. Diese sei bei Nässe für die Landung von Grossraumflugzeugen grundsätzlich zu kurz und deshalb wenig geeignet. Daher hätten an den 76 Wochenend- und Feiertagen von Januar bis August 2016 mit dem A 380 lediglich 33 Landungen auf Piste 28 zwischen 20 und 21 Uhr stattgefunden (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 11. Oktober 2016, S. 4).

Es kann offen gelassen werden, ob in solchen Konstellationen allein auf die geplanten Landungen abzustellen oder auch dem Umstand Rechnung zu tragen ist, dass diese in der Praxis oftmals auf anderen Pisten stattfinden. Auch wenn man auf die geplanten Landungen des besagten A 380 abstellt, ist nicht von regelmässigen Überflügen zu sprechen: Weder finden diese "grundsätzlich täglich" statt noch handelt es sich an den betreffenden Tagen um "mehrere" direkte Überflüge (vgl. dazu E. 7.3.4). Auch die Landungen des A 380 der Emirates führen also nicht dazu, dass Anflüge von Grossraumflugzeugen auf Piste 28 als Regel gelten könnten.

**7.5** Die Enteignete macht in ihrer Stellungnahme vom 31. August 2016 zudem geltend, es sei eine Öffnung der Piste 28 für weitere Ostanflüge absehbar. Mit Inkrafttreten des neuen Staatsvertrags mit Deutschland vom 4. September 2012 müsse das Anflugregime nämlich dahingehend angepasst werden, dass auch werktags bereits ab 20 Uhr auf Piste 28 gelandet werde. Sobald die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung stehe, spätes-

tens aber ab dem 1. Januar 2020, gälten die deutschen Anflugbeschränkungen sodann bereits ab 18 Uhr. Zu den notwendigen baulichen Massnahmen gehöre insbesondere eine Verlängerung der Piste 28. Ein erster Entwurf des "SIL 2" (Anpassung des Objektblatts "Flughafen Zürich" des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt [SIL]) sehe eine solche Verlängerung denn auch vor (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 9 f.).

**7.5.1** Die Enteigner halten dem entgegen, eine Öffnung der Piste 28 für weitere Ostanflüge sei keineswegs beschlossene Sache. So mache Deutschland keine Anstalten, den Staatsvertrag zu ratifizieren. Vielmehr habe Verkehrsminister Dobrindt betont, er lehne den Staatsvertrag in der bestehenden Form ab. Es verbiete sich daher, die in diesem Vertrag vorgesehene Vorverlegung der Ostanflüge auf 20 bzw. 18 Uhr oder eine allfällige Verlängerung der Piste 28 in die heutige Betrachtung miteinzubeziehen (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 11. Oktober 2016, S. 7).

**7.5.2** Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil A-2164/2012 bereits auf den neuen Staatsvertrag vom 4. September 2012 hingewiesen. Es hat bereits damals festgehalten, der Ratifikationsprozess sei in Deutschland vor längerer Zeit gestoppt worden. Da somit nicht bekannt sei, welche Regelung im Einzelnen mit Deutschland (bzw. allenfalls einseitig von Deutschland) getroffen werde, stehe nicht fest, wie sich der Flugbetrieb ab 2020 abspielen werde (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.4.4). Die Enteignete legt nicht dar, inwiefern sich daran unterdessen etwas geändert haben soll.

Neues hat sich lediglich hinsichtlich der Anpassung des SIL-Objektblatts "Flughafen Zürich" ergeben: Der Bundesrat hat bisher nur jene Festlegungen verabschiedet, die nicht von der Ratifizierung des Staatsvertrags abhängen. Die Anpassungen am Objektblatt, die sich aus der betrieblichen Umsetzung des Staatsvertrags ergeben, sollten im Rahmen einer zweiten Etappe verabschiedet werden (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.4.4). Obschon die Ratifizierung des Staatsvertrags weiterhin aussteht, hat das BAZL unterdessen aber einen Entwurf für die zweite Etappe der Anpassung des Objektblatts ("SIL 2") vorgelegt (Entwurf vom 26. September 2016 für die Anhörung der Behörden und die Mitwirkung der Bevölkerung). Wie das BAZL darlegt, sollen mit der zweiten Etappe nunmehr die raumplanerischen Leitplanken für weitere wichtige Entwicklungsschritte des Flughafens festgesetzt werden. Im Vordergrund stehe dabei die Umsetzung von Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung bei gleichzeitiger Optimie-

rung des Betriebs. Wesentliche Elemente seien der Betrieb auf verlängerten Pisten 28 und 32 sowie Südabflüge geradeaus bei Bise und bei Nebel (vgl. <www.bazl.admin.ch> > Politik > Luftfahrtpolitik > Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt > SIL-Prozess Flughafen Zürich > SIL Objektblatt Anpassung [SIL 2], abgerufen am 26. Oktober 2016).

Obschon der erwähnte Entwurf eine Optimierung des Betriebs und insbesondere eine Verlängerung der Piste 28 vorsieht, enthält er hinsichtlich der Landungen auf dieser Piste noch keine grundlegenden Änderungen: Solche sollen weiterhin abends ab 21 Uhr bzw. 20 Uhr und im Übrigen nur bei starkem Westwind stattfinden (vgl. Entwurf vom 26. September 2016, Objektblatt, S. 9, 34 und 51). Es wird lediglich festgehalten, im Hinblick auf eine Umsetzung der mit Deutschland vereinbarten Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums seien diese Rahmenbedingungen anzupassen (vgl. Entwurf vom 26. September 2016, Objektblatt, S. 10). Auch wenn das Objektblatt im Sinne des Entwurfs abgeändert werden sollte, liesse sich demnach noch nicht näher bestimmen, wie sich der Betrieb auf Piste 28 in Zukunft abspielen wird.

**7.5.3** Betreffend die von den Parteien angerufenen zukünftigen Entwicklungen ist darauf abzustellen, ob diese mit hinreichender Sicherheit in nächster Zukunft eintreten werden (vgl. dazu analog Urteil A-2164/2012 E. 15.2). Nach dem Gesagten kann vorliegend nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Ostanflüge auf 20 bzw. 18 Uhr vorverlegt werden. Die Flughafen Zürich AG muss es sich daher nicht gefallen lassen, dass bereits heute von einer solchen Vorverlegung ausgegangen wird.

**7.6** Es bleibt somit dabei, dass für die Festlegung des Überflugkorridors nur die Überflüge von kleineren und mittleren Verkehrsflugzeugen mit Spannweiten bis ca. 40 m massgeblich sind. Zwar ist die seitliche Streuung der Anflüge zu berücksichtigen. An der hier interessierenden Stelle, an der die Breite des Korridors noch rund 80 m beträgt, steht eine Verbreiterung unter diesen Umständen aber nicht zur Diskussion.

**Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert"**

*Verkehrswert*

**8.**
Die Parteien haben sich vorliegend, genauso wie in den Parallelfällen, auf den Verkehrswert der Liegenschaft geeinigt. Sie legten den Verkehrswert ohne Fluglärm des Baulands auf Fr. 2'100'000.– fest (vgl. Schreiben der Enteigneten vom 12. Juli 2016 [act. 13/1] und der Enteigner vom 19. Juli 2016 [act. 13]).

**8.1** Auf diesen Verkehrswert kann ohne Weiteres abgestellt werden: Die Enteignungsentschädigung unterliegt der Disposition der Parteien. Daraus folgt unter anderem, dass Vergleiche nicht genehmigungsbedürftig sind, sondern vom Gericht grundsätzlich nur zur Kenntnis genommen werden (vgl. dazu MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Auflage 2013, Rz. 3.217 [in fine], 3.218 [inkl. Fn. 717] und 3.221, sowie Urteil des BVGer A-7097/2013 vom 25. Juni 2015 E. 3.1 f.). Entsprechend steht es den Parteien auch frei, einen entschädigungsrelevanten Sachverhalt anzuerkennen. Beim Verkehrswert handelt es sich um einen solchen Sachverhalt. Aus prozessrechtlicher Perspektive wurde der erwähnte Betrag von beiden Parteien unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit anerkannt.

**8.2** Es ist somit von einem Verkehrswert ohne Fluglärm von Fr. 2'100'000.– auszugehen.

*Massgebliche Lärmwerte*

**9.**
Die Vorinstanz hat bei der Ermittlung des lärmbedingten Minderwerts auf das Modell "MIFLU I" abgestellt, da sich die Liegenschaft in der "Einfamilienhauszone zweigeschossig" befindet. MIFLU I wurde eigens zur Bestimmung fluglärmbedingter Minderwerte bei selbst genutztem Wohneigentum (Einfamilienhäusern und Stockwerkeigentum) entwickelt (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 13 [vor E. 13.1]). Bei Ertragsliegenschaften (Mehrfamilienhäusern) sind die lärmbedingten Minderwerte mit dem Modell ESchK zu ermitteln (zur Anwendbarkeit dieses Modells im Fall der Ostanflüge: Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 4). Beide Modelle basieren auf Lärmwerten, die von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) mit dem Simulationsmodell "FLULA" flächendeckend auf den Hektar genau berechnet worden sind (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 13.1.1 und

Urteil des BVGer A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 14 [vor E. 14.1]). Im Fall der Ostanflüge hat die Vorinstanz die Minderwerte anhand der Lärmbelastung des Jahres 2002 berechnet. Seitens der verschiedenen Enteigneten wurde gefordert, es sei auf die Belastungswerte des Jahres 2007 abzustellen.

**9.1** Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil festgehalten, die Schätzungskommission habe wesentliche Änderungen der Immissionsbelastung, die zwar nach dem festgelegten Schätzungsstichtag (vorliegend dem 1. Januar 2002), aber noch während des Verfahrens eingetreten seien, bei ihrem Entscheid zu berücksichtigen. Betreffend die von den Parteien angerufenen zukünftigen Entwicklungen sei darauf abzustellen, ob diese mit hinreichender Sicherheit in nächster Zukunft eintreten würden (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.2).

**9.2** Entsprechend prüfte das Bundesverwaltungsgericht, ob während des Verfahrens eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung eingetreten ist. Es führte hierzu Folgendes aus:

Bei den von den Ostanflügen betroffenen Liegenschaften in Kloten sei die Grundbelastung (Leq16h [6-22 Uhr]) seit dem Stichjahr 2002 jeweils gestiegen, die Differenzen seien aber auch im "Spitzenjahr" 2007 in einem Bereich deutlich unter 5 dB geblieben. Das Gleiche gelte, wenn man (alternativ) die Spitzenbelastung zwischen 7 und 21 Uhr (höchster Leq1h zwischen 7 und 21 Uhr) betrachte. Schwankungen innerhalb eines solchen Bereichs hätten bereits einen relevanten Einfluss auf die Minderwerte, die mit den hedonischen Modellen ermittelt würden. Doch seien sie nicht als aussergewöhnlich zu betrachten, weshalb sie noch zu tolerieren seien (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.1 und 15.3.2). Betrachte man allerdings die Lärmwerte der einzelnen Abend- bzw. Nachtstunden zwischen 21 und 24 Uhr, die von MIFLU I über die Variable "Tagesrandbelastung" berücksichtigt würden, ergebe sich ein anderes Bild (Leq1h [21-22 Uhr], Leq1h [22-23 Uhr], Leq1h [23-24 Uhr]; der bei MIFLU I über die Variable "Tagesrandbelastung" in die Minderwertberechnung einfliessende Wert ist jeweils fett):

| | | 2002 | 2007 | 2011 |
|---|---|---|---|---|
| (Adresse 1) | 21-22 | 55.4 | **66.7** | **66.8** |
| | 22-23 | **59.0** | 63.4 | 63.7 |
| | 23-24 | 49.7 | 54.4 | 52.9 |
| (Adresse 2) | 21-22 | 57.0 | **68.4** | **68.7** |
| | 22-23 | **60.7** | 65.1 | 65.5 |
| | 23-24 | 51.3 | 56.1 | 54.7 |
| (Adresse 3) | 21-22 | 57.3 | **68.8** | **69.1** |
| | 22-23 | **61.0** | 65.4 | 65.9 |
| | 23-24 | 51.6 | 56.4 | 55.0 |

Wie aus dieser Tabelle hervorgehe, seien insbesondere die Lärmwerte der Stunde von 21 bis 22 Uhr in den Jahren 2007 und 2011 markant höher gewesen als 2002. Erklären lasse sich dies damit, dass die Ostanflüge, wie sie heute stattfänden, am 19. Oktober 2001 noch nicht "vollständig" eingeführt worden seien. Dies sei in zwei weiteren Schritten im Oktober 2002 und April 2003 erfolgt (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.3 und 15.3.6). Angesichts der weiteren Entwicklung der Lärmbelastung nach dem Schätzungsstichtag vom 1. Januar 2002 könne daher nicht auf die Lärmwerte des Jahres 2002 abgestellt werden (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.7).

Gestützt auf diese Beurteilung machte das Bundesverwaltungsgericht der Vorinstanz die Vorgabe, zur Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte die Lärmwerte des Jahres 2004 oder allenfalls eines späteren, repräsentativeren Jahres heranzuziehen (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.8).

**9.3** Die Parteien haben diese Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts vor Bundesgericht nicht beanstandet (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 2.4). Es bleibt aber zu entscheiden, ob die Lärmwerte des Jahres 2004 oder jene eines späteren Jahres heranzuziehen sind.

**10.**
Die Enteigner sprechen sich für die Lärmwerte des Jahres 2004 aus. Die Enteignete macht geltend, die Werte dieses Jahres seien nicht repräsentativ. In den Fällen, in denen MIFLU I zur Anwendung komme, sei auf die Lärmwerte der Jahre 2007 und 2011 abzustellen.

**10.1** Die Enteigner weisen darauf hin, die Vorinstanz habe sich in drei Nürensdorfer Pilotfällen bereits für das Lärmjahr 2004 ausgesprochen. Auch seien bereits zahlreiche Fälle aus dem Osten mit Vergleichen abgeschlossen worden, die auf dem Lärmjahr 2004 basierten. Die grosse Zahl der

abgeschlossenen Vergleiche zeige, dass dieses Lärmjahr eine angemessene und taugliche Entschädigungsgrundlage darstelle. Auch aus Gründen der Rechtsgleichheit dränge es sich auf, diese Ordnung weiterzuführen (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 30. August 2016, S. 2 f.).

**10.1.1** Die Enteignete hält dem entgegen, Vergleiche seien stets ein Geben und Nehmen. Die Flughafen Zürich AG sei nur unter der Bedingung zum Abschluss von Vergleichen bereit gewesen, dass bei der Schadensberechnung das Lärmjahr 2004 herangezogen worden sei. Es gehe nicht an, aus dieser eigenen Bedingung für den Abschluss von Vergleichen nun eine allgemeingültige Regel zu machen (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 12. September 2016).

**10.1.2** Bei Abschluss eines Vergleichs haben die Parteien regelmässig noch keine Anhaltspunkte, wie die zuständigen Instanzen entscheiden würden. Jede Partei hat in einem solchen Fall die Chance, durch den Vergleich mehr erreicht zu haben als bei einer Fortführung des Verfahrens, trägt aber auch das Risiko, weniger erreicht zu haben. Erzielt in einem konkreten Fall eine Partei, die das Verfahren fortführt, ein besseres Resultat als eine andere, die sich verglichen hat, ist dies unter dem Gesichtspunkt der Rechtsgleichheit daher nicht problematisch.

Auch die Parteien des erstinstanzlichen Enteignungsverfahrens können die Streitigkeit durch den Abschluss eines Vergleichs erledigen (vgl. Urteil des BVGer A-4357/2012 vom 24. Juni 2014 E. 6.3.1). Der Enteignete kann seine Zustimmung zur Vereinbarung dabei davon abhängig machen, dass den übrigen Enteigneten im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens nicht wesentlich mehr zugestanden wird (sog. "vorläufigen Verständigung"; vgl. Urteil des BVGer A-4357/2012 vom 24. Juni 2014 E. 6.3.2). Mit dem Abschluss des Vergleichs verzichtet er aber darauf, die umstrittenen materiellen Fragen noch dem Bundesverwaltungsgericht vorlegen zu können (vgl. dazu Urteil des BVGer A-4357/2012 vom 24. Juni 2014 E. 6.5). Nach dem Gesagten liegt es in der Natur der Sache, dass ein Enteigneter, der sich nicht vergleicht und beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde führt, jeweils die Chance hat, ein besseres Resultat zu erzielen.

Die Enteigner können aus den abgeschlossenen Vergleichen somit nichts zu ihren Gunsten ableiten. Insofern ist auch der von den Enteignern angeführten Lehrmeinung (HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 19 Rz. 86) zu widerspre-

chen, wonach die vom Enteigner in anderen Fällen vergleichsweise bezahlten Preise bei der Verkehrswertermittlung mitberücksichtigt werden dürfen.

**10.1.3** Durchaus zu berücksichtigen ist hingegen, dass die Vorinstanz in den drei Nürensdorfer Pilotfällen auf die Lärmwerte des Jahres 2004 abgestellt hat. Sie führte aus, angesichts der Tatsache, dass die Ostanflüge Ende 2003 vollständig eingeführt gewesen seien, und unter Berücksichtigung des Umstands, dass MIFLU I in der derzeit zur Verfügung stehenden Fassung ohnehin nur bis 2004 oder 2005 verlässliche Werte liefere, rechtfertige es sich, auf die Lärmwerte des Jahres 2004 abzustellen (vgl. u.a. Schätzungsentscheid der Vorinstanz vom 6. Juni 2016 im Verfahren […] E. 5 [vgl. Beschwerdeverfahren A-4221/2016]). Dies entbindet das Bundesverwaltungsgericht allerdings nicht davon, die Argumente zu prüfen, die von der Enteigneten vorliegend vorgebracht werden.

**10.2** Die Enteignete begründet ihren Standpunkt, wonach die Lärmwerte des Jahres 2004 nicht repräsentativ sind, folgendermassen: In allen relevanten Zeitfenstern seien Ostanflüge in den Jahren seit 2007 konstant erheblich häufiger erfolgt als 2004. Entsprechend habe auch die Lärmbelastung in all diesen Jahren – sogar in den von der Flughafen Zürich AG verschiedentlich als "Krisenjahre" bezeichneten Jahren 2008 und 2009 – zu allen Tageszeiten deutlich höher gelegen als 2004. Daher sei auch der Minderwert in jedem dieser Jahre höher gewesen als 2004.

**10.2.1** Wie aus den Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil A-2164/2012 hervorgeht, ist zwischen dem festgelegten Schätzungsstichtag vom 1. Januar 2002 und dem 1. Januar 2004 eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung eingetreten und daher nicht auf die Belastung des Jahres 2002, sondern auf die ab 2004 gegebene Belastung abzustellen. Bei der vom Gericht ebenfalls erwähnten "Repräsentativität" der verwendeten Lärmwerte geht es nicht darum, der Entwicklung der Immissionsbelastung noch genauer Rechnung zu tragen. Das Gericht wollte einzig vermeiden, dass innerhalb der an sich zu tolerierenden Schwankungen ausgerechnet ein "Ausreisser" nach oben oder nach unten berücksichtigt wird.

Im Einzelnen hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, es sei auf die Lärmwerte eines möglichst frühen Jahres abzustellen, welche die Belastungssituation, wie sie seit 2004 insgesamt gegeben sei, aber ausreichend repräsentativ abbilden müssten. Soweit sich dies aus den Bewegungszahlen herleiten lasse, sollten entsprechend die Lärmwerte des Jahres 2004

in Frage kommen. Allenfalls sei aber auch auf die Werte eines späteren, repräsentativeren Jahres abzustellen (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.8).

**10.2.2** Betrachtet man allein die Grundbelastung (Leq16h [6-22 Uhr]), die beim Modell ESchK massgeblich ist, erweisen sich die Werte des Jahres 2004 ohne Weiteres als ausreichend repräsentativ. Dies soll am Beispiel der Liegenschaft (Adresse 3) aufgezeigt werden, die eher hohe Lärmwerte und daher auch eher grosse Differenzen zwischen den Werten verschiedener Jahre aufweist (vgl. Tabelle "Lärmbelastung 1987 bis 2015 inkl. Minderwerte gemäss Modell ESchK" [eingereicht von den Enteignern am 4. Juli 2016]):

Im Jahr 2004 betrug die Grundbelastung bei dieser Liegenschaft 60.5 dB. In den Jahren 2005 und 2006 lag sie sodann leicht tiefer bei 60.1 bzw. 60.3 dB. Im darauf folgenden "Spitzenjahr" 2007 wurden 62.2 dB erreicht. Damit handelt es sich beim Wert des Jahres 2004 weder um einen einmaligen Tiefstwert noch um einen einmaligen Höchstwert. Zudem liegt auch der "Spitzenwert" des Jahres 2007 lediglich 1.7 dB höher. Es spricht damit nichts gegen ein Abstellen auf die Grundbelastung des Jahres 2004.

An diesem Resultat ändert sich auch nichts, wenn man weitere Jahre in die Beurteilung miteinbezieht: Nach 2007 sank die Grundbelastung bis 2010 wieder, allerdings nur bis auf 60.9 dB. Ab 2010 stieg sie wieder an, um im Jahr 2015 erneut 62.2 dB zu erreichen. Nach wie vor liegt der "Spitzenwert" somit lediglich 1.7 dB höher als der Wert des Jahres 2004. Zwar ist eine Tendenz zu eher höheren Werten auszumachen. Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, geht es beim Kriterium der "Repräsentativität" jedoch nicht darum, jede Entwicklung, auch wenn diese keine wesentliche Änderung der Lärmbelastung mit sich bringt, genauestens zu berücksichtigen.

**10.2.3** Im Hinblick auf MIFLU I sind indes auch die Spitzen- und die Tagesrandbelastung zu betrachten (vgl. für diese Werte Tabelle "Lärmwerte 2002 / 2007 / 2011 ausgewählter Liegenschaften in Kloten" vom 14. Januar 2013 [act. 27/14 im Verfahren A-2132/2012] und Tabelle "Lärmwerte 2004 ausgewählter Liegenschaften in Kloten" vom 16. Juni 2016 [act. 11/4 im Verfahren A-2444/2016]).

Die Spitzenbelastung (höchster Leq1h zwischen 7 und 21 Uhr) lag bei der Liegenschaft (Adresse 3) im Jahr 2004 bei 62.4 dB, im "Spitzenjahr" 2007

bei 63.9 dB und im Jahr 2011 bei 63.4 dB. Es gilt hinsichtlich der Spitzenbelastung im Grundsatz damit dasselbe wie in Bezug auf die Grundbelastung.

Über die Variable "Tagesrandbelastung" berücksichtigt MIFLU I die Leq1h-Werte der Stunden zwischen 21 und 24 Uhr. Zwecks besserer Übersicht ist die in E. 9.2 wiedergegebene Tabelle um die Werte des Jahres 2004 zu ergänzen. Sie präsentiert sich entsprechend wie folgt (die bei MIFLU I über die Variable "Tagesrandbelastung" in die Minderwertberechnung einfliessenden Werte sind wiederum fett):

| | | 2002 | 2004 | 2007 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|
| (Adresse 1) | 21-22 | 55.4 | **65.2** | **66.7** | **66.8** |
| | 22-23 | **59.0** | 60.5 | 63.4 | 63.7 |
| | 23-24 | 49.7 | 49.7 | 54.4 | 52.9 |
| (Adresse 2) | 21-22 | 57.0 | **66.9** | **68.4** | **68.7** |
| | 22-23 | **60.7** | 62.2 | 65.1 | 65.5 |
| | 23-24 | 51.3 | 51.4 | 56.1 | 54.7 |
| (Adresse 3) | 21-22 | 57.3 | **67.2** | **68.8** | **69.1** |
| | 22-23 | **61.0** | 62.5 | 65.4 | 65.9 |
| | 23-24 | 51.6 | 51.7 | 56.4 | 55.0 |

Im Durchschnitt stiegen die Leq1h-Werte der Stunden zwischen 21 und 24 Uhr von 2004 bis 2011 um 2.7 dB ([Adresse 1]), 2.8 dB ([Adresse 2]) und 2.9 dB ([Adresse 3]). Auch der Anstieg der Lärmbelastung in den Stunden zwischen 21 und 24 Uhr blieb also in einem Bereich deutlich unter 5 dB und damit innerhalb der an sich zu tolerierenden Schwankungen. Allerdings ist die Differenz zwischen den Werten des Jahres 2004 und jenen des "Spitzenjahrs" 2007 höher als bei der Grundbelastung. Ein Blick auf die Bewegungszahlen der Stunden zwischen 21 und 24 Uhr (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 15.3.3 [2. Tabelle]) zeigt denn auch, dass diese im Jahr 2004 leicht tiefer lagen als in den Jahren 2005 und 2006. Es ist der Enteigneten daher einzuräumen, dass das Jahr 2004 innerhalb des Zeitraums von 2004 bis heute eine tiefe Belastung aufgewiesen haben dürfte. Grundsätzlich könnte man dies zum Anlass nehmen, nicht auf die Lärmwerte des Jahres 2004, sondern auf jene eines späteren Jahres abzustellen. Dies, zumal auch die Tendenz zu höheren Werten stärker ausgeprägt zu sein scheint als bei der Grundbelastung. So wurden der Leq1h (21-22 Uhr) und der Leq1h (22-23 Uhr) des "Spitzenjahrs" 2007 auch im Jahr 2011 erreicht bzw. leicht überschritten.

**10.2.4** Wie erwähnt, hat die Vorinstanz in den Nürensdorfer Pilotfällen unter anderem deshalb auf die Lärmwerte des Jahres 2004 abgestellt, weil MIFLU I in der derzeit zur Verfügung stehenden Fassung ohnehin nur bis 2004 oder 2005 verlässliche Werte liefere. Im Einzelnen geht es darum, dass MIFLU I auf Daten von Immobilien-Transaktionen basiert, die im Zeitraum von 1995 bis Mitte 2005 stattgefunden haben. Die Modell-Koeffizienten, die für die Berechnung des Verkehrs- bzw. Minderwerts relevant sind, gelten daher grundsätzlich für den Zeitraum von 1995 bis 2005. In den folgenden Jahren wurden zwar Neukalibrierungen des Modells vorgenommen, um Verkehrs- bzw. Minderwertberechnungen auch für die Jahre 2006 bis 2008 zu ermöglichen. Während Berechnungen für die Jahre 1995 bis 2005 weiterhin aufgrund der ursprünglichen Koeffizienten erfolgen, kämen für die Jahre 2006 bis 2008 also neue Koeffizienten zur Anwendung. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die Minderwerte, die MIFLU I gestützt darauf für die Jahre 2006 bis 2008 ermittelt, nicht verwendbar sind (vgl. zum Ganzen Stellungnahme der Zürcher Kantonalbank [ZKB] vom 30. Juni 2014 zuhanden der Flughafen Zürich AG [Beilage 4 zur Stellungnahme der Enteigner vom 11. Oktober 2016] und Schätzungsentscheid der Vorinstanz vom 6. Juni 2016 im Verfahren […] E. 5).

Die Enteignete macht indes geltend, es gehe in den vorliegenden Verfahren lediglich darum, den Minderwert per Schätzungsstichtag vom 1. Januar 2002 zu bestimmen, indem der Verkehrswert per 1. Januar 2002 mit den Lärmwerten eines späteren Jahres kombiniert werde. Eine Bewertung für ein Stichdatum nach 2005 solle nicht erfolgen. Das Problem liege also einzig darin, dass die MIFLU-I-Applikation die Möglichkeit nicht vorsehe, einem bestimmten Stichjahr die Lärmwerte eines anderen Jahres zuzuweisen. Aufgrund der weitgehend bekannten Modell-Parameter könne der Minderwert aber auch in der vorliegenden Konstellation ohne Weiteres ziemlich genau bestimmt werden (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 14 f.). Die Enteigner halten dem entgegen, es verbiete sich, die ursprünglichen Modell-Koeffizienten von MIFLU I zu belassen und mit späteren Lärmdaten der Empa zu kombinieren. Genauso wie andere Daten würden sich die verschiedenen in MIFLU I implementierten Koeffizienten mit der Zeit verändern und wandeln (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 11. Oktober 2016, S. 12).

Zutreffend ist zunächst, dass in den vorliegenden Fällen der Verkehrswert am festgelegten Schätzungsstichtag vom 1. Januar 2002 relevant ist. Der Verkehrswert ist also in jedem Fall mit MIFLU I in der ursprünglichen Kon-

figuration zu ermitteln. Die Tatsache, dass nicht auf die Lärmwerte des Jahres 2002 abgestellt werden kann, liegt sodann darin begründet, dass zwischen dem 1. Januar 2002 und dem 1. Januar 2004 eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung eingetreten ist. Gemäss den Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil A-2164/2012 ist die Entwicklung der Lärmbelastung in einem solchen Fall unabhängig davon zu berücksichtigen, ob sie sich am Stichtag schon im Verkehrswert niedergeschlagen hatte bzw. bereits voraussehbar war (vgl. wiederum Urteil A-2164/2012 E. 15.2). Zumindest die weitere Entwicklung der Lärmbelastung nach dem 1. Januar 2004 war am Schätzungsstichtag vom 1. Januar 2002 denn auch nicht konkret voraussehbar. Der entsprechende Minderwert war zu diesem Zeitpunkt also noch nicht eingetreten. Die Enteigner machen daher zu Recht geltend, dass die Minderwertberechnung anhand der Koeffizienten zu erfolgen hätte, die für das betreffende "Lärmjahr" gelten. Wie dargelegt, sind die entsprechenden Koeffizienten allerdings nicht definiert.

**10.2.5** Das Bundesgericht hat im Urteil vom 17. März 2016 in Zusammenhang mit dem Modell ESchK ausgeführt, es erscheine unter dem Blickwinkel der Verfahrensdauer vordringlich, dass die Entschädigungsverfahren alsbald zum Abschluss gebracht würden. Den Enteigneten sei nicht damit gedient, wenn sich die Entschädigungsleistungen durch komplexe Abklärungen erheblich verzögerten, auch wenn dies im Ergebnis zu leicht höheren Entschädigungen führen könnte (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 4.6).

Zu beachten ist daher, dass der bei den oben erwähnten Liegenschaften konkret in die Minderwertberechnung einfliessende Leq1h (21-22 Uhr) zwischen 2004 und 2011 lediglich um 1.6 dB ([Adresse 1]) bis 1.9 dB ([Adresse 3]) gestiegen ist. Bei einem Abstellen auf die Lärmwerte 2011 läge der Minderwert der Liegenschaft (Adresse 3) daher grob geschätzt 2% höher als bei einem Abstellen auf die Lärmwerte 2004 (unter Berücksichtigung der höheren Grund- und Spitzenbelastung des Jahres 2011, jedoch ohne Berücksichtigung allfälliger Anpassungen bei den Lärm-Koeffizienten). Angesichts dieser Grössenordnung liesse sich eine Verschiebung des "Lärmjahrs" unter dem Gesichtspunkt der "Repräsentativität" wohl rechtfertigen, ist aber noch nicht als zwingend zu betrachten. Ausgehend von den Überlegungen des Bundesgerichts ist es daher nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz in den Nürensdorfer Pilotfällen auf die Lärmwerte 2004 abgestellt und darauf verzichtet hat, die Modell-Koeffizienten der späteren Jahre ermitteln zu lassen. Für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Anlass, in den vorliegenden Fällen ein anderes Vorgehen zu wählen.

Anzumerken ist immerhin, dass wohl auch die korrekt angepassten Lärmkoeffizienten der Jahre ab 2006 nicht gravierend von den ursprünglichen Koeffizienten abweichen würden. Sollte es in anderen Fällen zwingend sein, das "Lärmjahr" in diesen Zeitraum zu verschieben (z.B. weil erneut eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung eingetreten ist), wäre eine Anwendung der ursprünglichen Lärmkoeffizienten von MIFLU I auf spätere Lärmwerte daher nicht von Vornherein ausgeschlossen. Ausgehend von den Überlegungen des Bundesgerichts liesse sich allenfalls auch ein solches Vorgehen rechtfertigen, könnten komplexe Abklärungen dadurch doch weiterhin vermieden werden.

**10.2.6** Zusammengefasst erweisen sich die Grund- und die Spitzenbelastung des Jahres 2004 ohne Weiteres als ausreichend repräsentativ. Die Entwicklung der Tagesrandbelastung könnte man grundsätzlich aber zum Anlass nehmen, auf die Lärmwerte eines späteren Jahres abzustellen. Angesichts der Probleme, die sich bei der Anwendung von MIFLU I ergäben, ist darauf jedoch zu verzichten.

**10.3** Festzuhalten ist somit, dass in den vorliegenden Fällen die Lärmwerte des Jahres 2004 zur Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte heranzuziehen sind.

*Räumlich massgebliche Lärmwerte*

**11.**
Da die Lärmwerte in MIFLU I nur für überbaute Liegenschaften gespeichert sind, hat die Vorinstanz im vorliegenden Fall auf den prozentualen Minderwert abgestellt, den MIFLU I für die östlich angrenzende Liegenschaft (Adresse 4) ausweist (vgl. angefochtener Entscheid E. 4.3 und 9.3). Auch das MIFLU-I-Datenblatt für das Jahr 2004, das die Enteigner dem Bundesverwaltungsgericht eingereicht haben (vgl. act. 6/1), weist den prozentualen Minderwert dieser Liegenschaft aus.

**11.1** Wie bereits erwähnt, basiert MIFLU I auf Lärmwerten, die von der Empa mit dem Simulationsmodell "FLULA" ermittelt worden sind. Dabei wurde die Lärmbelastung an Empfangspunkten in einem Gitternetz berechnet, dessen Maschenweite 100 m betragen hat. Grundstücke, die im gleichen Quadrat des sich ergebenden Hektarrasters liegen, weisen identische Lärmwerte auf (vgl. Urteil des BVGer A-2151/2012 vom 1. April 2014 E. 16). Die Enteignete macht in ihrer Stellungnahme vom 31. August 2016 geltend, das vorliegende Grundstück liege nur zu einem kleineren, nicht

überflogenen Teil im gleichen Hektarquadrat wie die Liegenschaft (Adresse 4). Zu einem überwiegenden Teil, zu dem insbesondere auch die direkt überflogene Fläche gehöre, befinde es sich im westlich angrenzenden Hektarquadrat. Dieses weise leicht höhere Lärmwerte auf (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 12 und 13).

**11.2** Zwar ist die Liegenschaft der Enteigneten gemäss dem Urteil des Bundesgerichts vom 17. März 2016 gedanklich in eine überflogene und eine nicht überflogene Parzelle aufzuteilen. Da die Enteignete nicht nur Anspruch auf eine Entschädigung wegen direktem Überflug, sondern auch auf eine solche wegen Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte hat, ist ihr aber nach wie vor der lärmbedingte Minderwert der gesamten Liegenschaft zu ersetzen (vgl. oben E. 5). Es besteht daher kein Anlass, auf die Frage nach den räumlich massgeblichen Lärmwerten zurückzukommen. Gemäss den Berechnungen der Enteigneten würde ein Abstellen auf die Lärmwerte des westlich angrenzenden Hektarquadrats zudem bloss zu einem rund 0.3% höheren lärmbedingten Minderwert führen (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 15). Die Frage ist daher ohnehin nur von geringer Bedeutung.

**11.3** Es bleibt demnach dabei, dass der Minderwert anhand der Lärmwerte der Liegenschaft (Adresse 4) zu berechnen ist.

*Ergebnis: Komponente "lärmverursachter Minderwert"*

**12.**
Gestützt auf die Lärmwerte 2004 der Liegenschaft (Adresse 4) weist MIFLU I einen Minderwert von 20.4% des Verkehrswerts ohne Fluglärm aus (vgl. act. 6/1). Ausgehend vom Verkehrswert ohne Fluglärm der Gesamtliegenschaft von Fr. 2'100'000.– ergibt sich somit ein fluglärmbedingter Minderwert von Fr. 428'400.–.

Die Frage nach einem Abzug für vorbestehende Lärmbelastung stellt sich nicht, da das Grundstück vor dem 1. Januar 1961 durch Kauf erworben wurde und sich die Enteignete daher auf die Unvorhersehbarkeit der Immissionen berufen kann bzw. sich das Vorbestehen des Flugplatzbetriebs nicht entgegen halten lassen muss (vgl. zum Abzug für vorbestehende Lärmbelastung Urteil des BVGer A-2151/2012 vom 1. April 2014 E. 20.2; betreffend überbaute Liegenschaften ferner Urteil A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 18.3).

Die Komponente "lärmverursachter Minderwert beläuft sich damit auf den erwähnten Betrag von Fr. 428'400.–.

**Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte**

**13.**
Geht es um einen direkten Überflug, wird zusätzlich zur Komponente "lärmverursachter Minderwert" ein Zuschlag zugesprochen, der die anderen Aspekte des Direktüberflugs abgilt. Dabei geht es um die Bedrohlichkeit der Überflugsituation sowie die mit den direkten Überflügen verbundenen besonderen Immissionen, wie Luftturbulenzen, Kerosindämpfe und Lichtimmissionen (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 10).

**13.1** Die Vorinstanz hat bei den betroffenen Liegenschaften jeweils einen Augenschein durchgeführt, um die Überflugsituation im Einzelfall würdigen zu können. Sie legte den Zuschlag nach Ermessen als Prozentsatz auf dem Landwert (bei überbauten Liegenschaften: dem relativen Landwert) fest (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 18 [vor E. 18.1]). Zu beachten ist indes, dass die direkten Überflüge aufgrund der Gesamtheit ihrer Einwirkungen zu einem Minderwert führen (vgl. Urteil des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 9.1.1). Zwar drängt sich ein Vorgehen auf, wonach der mit den hedonischen Modellen ermittelte lärmbedingte Minderwert um eine weitere, nach Schätzungsermessen zu bestimmende Komponente für die nicht lärmbezogenen Aspekte erhöht wird. Über diese Bestandteile der Entschädigung ist aber im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung zu entscheiden (vgl. dazu Urteil A-2164/2012 E. 10.4). Ausgehend davon hat das Bundesverwaltungsgericht in Erwägung gezogen, die Zuschläge für nicht lärmbezogene Aspekte seien zwecks Plausibilisierung zu den jeweiligen lärmbedingten Minderwerten in Relation zu setzen. Es sei davon auszugehen, dass die Lärmeinwirkungen stärker ins Gewicht fallen würden als die nicht lärmbezogenen Aspekte. Im Übrigen sei es aber schwierig, den aufgrund dieser Aspekte eintretenden Minderwert näher zu quantifizieren. Unter diesen Umständen bestünden keine ausreichend konkreten Hinweise, dass sich die Minderwerte aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte um gegen die Hälfte erhöhen könnten. Daher müssten auch die höchsten Zuschläge in einem Bereich weit unter 50% des lärmbedingten Minderwerts liegen, ansonsten sie nicht mehr als angemessen betrachtet werden könnten (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 18.3.1). Weiter seien die Zuschläge auf Basis des Verkehrswerts ohne Fluglärm festzusetzen (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 18.4).

**13.2** Das Bundesgericht führt im Urteil vom 17. März 2016 aus, die Anweisung des Bundesverwaltungsgerichts, den Zuschlag auf Basis des Verkehrswerts ohne Fluglärm festzusetzen, sei nicht zu beanstanden (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 7.7). Hingegen sei den Parteien im Grundsatz zuzustimmen, dass der Zuschlag nicht in eine feste Relation zum Lärmminderwert zu setzen sei. Zu prüfen sei aber, ob die von der Vorinstanz zugesprochenen Zuschläge (umgerechnet in Prozentsätze des Verkehrswerts ohne Fluglärm) im Rahmen ihres schätzerischen Ermessens lägen. Beide Parteien würden sich auf das Urteil des Bundesgerichts vom 12. Dezember 2002 berufen. Damals habe das Gericht einen Zuschlag von 5% des Verkehrswerts für die nicht lärmbedingten Nachteile zugesprochen, wodurch sich die gesamte Wertminderung von 25% auf 30% des Verkehrswerts erhöht habe. Der damalige Fall habe ein Einfamilienhaus und damit eine eher empfindliche Wohnnutzung betroffen; dagegen habe die Überflughöhe mit 125 m höher als in den hier zu beurteilenden Fällen gelegen. Liege der von der Vorinstanz zugesprochene Zuschlag in dieser Grössenordnung, sei von vornherein nicht von einer Überschreitung des Schätzerermessens auszugehen. Deutlich höhere Zuschläge der Vorinstanz bedürften einer besonderen Rechtfertigung. Denkbar sei jedoch auch, dass die Vorinstanz den Zuschlag niedriger festsetze, zum Beispiel wenn ein Grundstück nur im unüberbauten Bereich oder nur ganz am Rand überflogen werde (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 7.8). Das Bundesverwaltungsgericht werde also nochmals prüfen müssen, ob die Vorinstanz bei der Festlegung der Zuschläge ihr Schätzungsermessen im Ergebnis überschritten habe. Als grober Richtwert könne ein fluglärmunabhängiger Minderwert von 5% des Verkehrswerts angenommen werden, bei Überflug bloss eines Randbereichs ohne Gebäude auch weniger (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8.4).

**13.3** Vorliegend befindet sich die nördliche gedachte Parzelle nicht im festgelegten Überflugkorridor. Wie bereits dargelegt, ist dieser Korridor nicht zu erweitern. Gemäss dem Bundesgericht ist der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte unter diesen Umständen zu kürzen (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8.1). Da die Enteignete auch Anspruch auf eine Entschädigung wegen Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte hat (vgl. E. 4), besteht indes kein Anlass für eine Entschädigungskürzung wegen Teilüberflugs. Vielmehr ist für die Gesamtheit der (übermässigen) Einwirkungen eine volle Entschädigung zu leisten. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, weshalb das Bundesgericht von einer "Kürzung" des Zuschlags spricht. Im Ergebnis ist seine Anweisung jedoch nicht zu beanstanden: Praxisgemäss wird bei Grundstücken, die vollständig ausserhalb des Korridors liegen,

kein Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte zugesprochen. Dies, weil bei diesen Grundstücken, auch wenn sie nur knapp ausserhalb des Korridors liegen, nicht mehr von einem Einfluss der nicht lärmbezogenen Aspekte auf den Minderwert ausgegangen wird. Es erscheint daher konsequent, für gedachte Parzellen, die ausserhalb des Korridors liegen, ebenfalls keinen solchen Zuschlag zuzusprechen. Nach dem Gesagten wird dadurch aber nicht die Entschädigung gekürzt, sondern dem Umstand Rechnung getragen, dass die nicht lärmbezogenen Aspekte bei der betreffenden gedachten Parzelle zu keinem Minderwert führen.

Es ist vorliegend somit nur für die südliche gedachte Parzelle ein Zuschlag zuzusprechen. Der Wert dieser gedachten Parzelle ist auf die Hälfte des Werts der Gesamtliegenschaft zu veranschlagen (vgl. zu Letzterem Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.6.3 und 8.1). Der Verkehrswert ohne Fluglärm der südlichen gedachten Parzelle beträgt damit Fr. 1'050'000.–.

**13.4** Die Vorinstanz hat den Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte auf Fr. 32'760.– festgesetzt. Dies entspricht 3.12% des Verkehrswerts ohne Fluglärm der südlichen gedachten Parzelle. Der Zuschlag liegt damit in der vom Bundesgericht umschriebenen Grössenordnung (grober Richtwert von 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm).

Gemäss den Erwägungen des Bundesgerichts hat das Bundesverwaltungsgericht nur zu prüfen, ob die Vorinstanz ihr Schätzungsermessen im Ergebnis überschritten hat (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8.4). Da der Zuschlag vorliegend noch innerhalb der vom Bundesgericht vorgegebenen Grössenordnung liegt, ist er demnach zu bestätigen. Soweit die Enteigner und die Enteignete eine Neufestsetzung des Zuschlags fordern, ist ihnen also nicht zu folgen. Damit kann auch offen bleiben, ob die südliche gedachte Parzelle bloss mit einem "Randbereich ohne Gebäude" im Überflugkorridor liegt.

**13.5** Was den Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte betrifft, bleibt es somit beim von der Vorinstanz zugesprochenen Betrag von Fr. 32'760.–.

**Bestimmung der Enteignungsentschädigung**

**14.**
Nach dem Gesagten setzt sich die zuzusprechende Enteignungsentschädigung aus einer Komponente "lärmverursachter Minderwert" von Fr. 428'400.– und einem Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte von Fr. 32'760.– zusammen. Die Entschädigung beläuft sich somit auf Fr. 461'160.–.

**15.**
Zu beachten bleibt, dass die resultierende Gesamtentschädigung gemäss dem Bundesgericht plausibel sein muss. Die Summe des lärmbedingten Minderwerts und des Minderwerts aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte könne nicht höher liegen als der Verkehrswert ohne Fluglärm, weil mehr als eine vollständige Entwertung nicht möglich sei. Sei ein Grundstück bereits aufgrund des Fluglärms stark entwertet, sei es daher möglich, dass die weiteren Nachteile des Überflugs ökonomisch nur noch unwesentlich ins Gewicht fallen würden. Insofern müsse stets noch geprüft werden, ob die Gesamtentwertung des Grundstücks (durch den Fluglärm und die übrigen Aspekte des direkten Überflugs) vertretbar erscheine (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 7.8). Das Ergebnis (Entschädigung in Prozenten des Verkehrswerts) müsse billig erscheinen, unter Berücksichtigung sämtlicher Zu- und Abschläge (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8.5).

Vorliegend beläuft sich die Enteignungsentschädigung auf 22.0% des Verkehrswerts ohne Fluglärm der Gesamtliegenschaft (Fr. 461'160.– von Fr. 2'100'000.–). Der ermittelte Minderwert bzw. die resultierende Entschädigung nähern sich dem Verkehrswert ohne Fluglärm demnach noch nicht. Es besteht daher kein Anlass, die Entschädigung zu reduzieren.

**16.**
Es fällt indes auf, dass die Enteigner im bundesgerichtlichen Verfahren einen höheren Entschädigungsbetrag von Fr. 534'962.– anerkannt haben (vgl. Beschwerde vom 23. Mai 2014 ans Bundesgericht Rz. 36). Dabei handelt es sich jedoch um ein offensichtliches Versehen: Wie aus den Ausführungen der Enteigner zweifelsfrei hervorgeht, wollten diese lediglich eine Entschädigung in der Höhe von 20.4% von Fr. 2'087'400.– anerkennen (d.h. einen Betrag Fr. 425'830.–). Sie können daher nicht auf dem von ihnen genannten höheren Betrag behaftet werden (sog. offener Kalkulationsirrtum; vgl. Art. 24 Abs. 3 OR analog).

**Parteientschädigung für das vorinstanzliche Verfahren**

**17.**
Es bleibt über das Begehren der Enteigner um Reduktion der vorinstanzlichen Parteientschädigung zu befinden.

**17.1** Die Vertreter der Enteigneten waren an insgesamt 22 parallel geführten Verfahren betreffend anerkannte Direktüberflüge in Kloten beteiligt. In jedem dieser Verfahren hat die Vorinstanz dem jeweiligen Enteigneten eine Parteientschädigung von Fr. 10'220.– zugesprochen. In 16 Verfahren kam es in der Folge zu einem Weiterzug ans Bundesverwaltungsgericht. Die zugesprochene Parteientschädigung wurde bzw. wird von den Enteignern in all diesen Verfahren mit gleichlautenden Begründungen beanstandet. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mit den entsprechenden Vorbringen bereits in seinem Urteil A-2153/2012 vom 1. April 2014 auseinandergesetzt. Es ist in jenem Fall zum Schluss gekommen, dass die von der Vorinstanz festgesetzte Parteientschädigung nicht zu beanstanden ist (vgl. Urteil des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 10). Es kann vorliegend vollumfänglich auf die dortigen Erwägungen verwiesen werden.

**17.2** Bei der Parteientschädigung sind demnach keine Korrekturen vorzunehmen.

**Ausgang des Beschwerdeverfahrens**

**18.**
Es ergibt sich somit, dass der Enteigneten eine Enteignungsentschädigung (Minderwertentschädigung) von Fr. 461'160.– statt von Fr. 442'250.– zuzusprechen ist. Ihre Beschwerde vom 23. April 2012 ist insoweit also gutzuheissen und die Entschädigung auf Fr. 461'160.– festzusetzen. Soweit die Enteignete eine höhere Entschädigung beantragt (vgl. das präzisierte Rechtsbegehren vom 31. August 2016), ist ihre Beschwerde abzuweisen. Die mit Zwischenverfügung vom 25. Februar 2013 zugesprochene Abschlagszahlung ist an die Enteignungsentschädigung anzurechnen.

Dem Begehren der Enteigner, wonach die von der Vorinstanz zugesprochene Enteignungsentschädigung zu reduzieren sei, ist nicht zu entsprechen. Das Gleiche gilt für das Begehren, wonach die zugesprochene Parteientschädigung zu reduzieren sei. Die Beschwerde der Enteigner vom 20. April 2012 ist damit abzuweisen.

Die Vorinstanz hat gestützt auf Art. 89 Abs. 1 EntG angeordnet, dass die Enteignungsentschädigung zuhanden der Enteigneten ans Grundbuchamt zu bezahlen ist. Sie hat ihren Entscheid praxisgemäss auch dem Grundbuchamt mitgeteilt. Es rechtfertigt sich daher, das vorliegende Urteil ebenfalls direkt dem Grundbuchamt mitzuteilen.

**Kosten- und Entschädigungsfolgen**

**19.**
Es bleibt über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Verfahrens vor Bundesverwaltungsgericht zu befinden.

**19.1** Die Kosten des unter der Nummer A-2164/2012 geführten ersten Teils des Verfahrens sind vom Bundesverwaltungsgericht auf Fr. 5'000.– festgesetzt und gestützt auf Art. 116 Abs. 1 EntG der Flughafen Zürich AG auferlegt worden. Mit seinem Rückweisungsentscheid hat das Bundesgericht das entsprechende Urteil aufgehoben. Es besteht indes kein Anlass, die erwähnten Kosten anders festzusetzen oder zu verteilen. Aufgrund des Aufwands für das weitere, unter der Nummer A-2447/2016 geführte Verfahren sind sie um Fr. 3'000.– zu erhöhen. Sie sind auch in diesem Umfang der Flughafen Zürich AG aufzuerlegen.

Die Flughafen Zürich AG hat somit Verfahrenskosten von Fr. 8'000.– zu tragen. Diese sind mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 9'000.– zu verrechnen. Der Restbetrag von Fr. 1'000.– ist den Enteignern zurückzuerstatten.

**19.2** Weiter hat das Bundesverwaltungsgericht der Enteigneten gestützt auf Art. 116 Abs. 1 EntG für den ersten Teil des Verfahrens eine Parteientschädigung von Fr. 18'030.15 zugesprochen. Es besteht wiederum kein Anlass, daran etwas zu ändern. Für das weitere Verfahren ist sodann eine zusätzliche Entschädigung zuzusprechen. Die Enteignete hat dem Bundesverwaltungsgericht am 12. September 2016 eine Kostennote für diese Verfahrensphase eingereicht. Darin weisen ihre Rechtsvertreter für die vier Verfahren, in denen kein Vergleich erfolgte, einen Aufwand von insgesamt 167 Stunden aus, die zu einem Ansatz von Fr. 280.– in Rechnung gestellt werden.

**19.2.1** Die Parteientschädigung hat nicht jeden erdenklichen, sondern nur den notwendigen Aufwand zu ersetzen (vgl. Urteil A-2164/2012 E. 23.2.1). Vorliegend kann der geltend gemachte Aufwand von 167 Stunden für die erwähnten vier Verfahren nicht als notwendig anerkannt werden. Es fällt

insbesondere auf, dass die Rechtsvertreter für das Ausarbeiten der Stellungnahmen vom 31. August 2016 einen Aufwand von insgesamt 100.5 Stunden ausweisen (exklusive Besprechungen zwischen den Rechtsvertretern). Dies überschreitet einen vertretbaren Rahmen, ging es im Wesentlichen doch noch darum, Vorschläge zur konkreten Umsetzung der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichts zu machen. Einlässliche Ausführungen waren lediglich betreffend die Entwicklungen nach dem Jahr 2004 (Anflüge mit Grossraumflugzeugen, Lärmbelastung) geboten.

Im Übrigen ist nicht klar, ob bei den Positionen bis Juli 2016 jener Aufwand ausgeschieden wurde, der anteilmässig auf die durch Vergleich erledigten Verfahren entfällt. Da der Stundenaufwand ohnehin auf ein vertretbares Mass zu kürzen ist, muss darauf indes nicht näher eingegangen werden.

Es rechtfertigt sich, von einem Stundenaufwand von insgesamt 120 Stunden anstatt der geltend gemachten 167 Stunden auszugehen. Auf das vorliegende Verfahren entfallen entsprechend 30 Stunden. Der Stundenansatz von Fr. 280.– ist nicht zu beanstanden (vgl. dazu Urteil A-2164/2012 E. 23.3). Für den zweiten Teil des Verfahrens ergibt sich damit eine Entschädigung von Fr. 8'400.– (Anwaltshonorar für 30 Stunden zu Fr. 280.–) + Fr. 672.– (Mehrwertsteuer 8.0%) = Fr. 9'072.–.

**19.2.2** Demnach hat die Flughafen Zürich AG der Enteigneten für den ersten Teil des Verfahrens eine Entschädigung von Fr. 18'030.15 und für den zweiten Teil eine solche von Fr. 9'072.– auszurichten. Die Parteientschädigung beläuft sich damit auf Fr. 27'102.15.

## Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

**1.**
Auf die Anschlussbeschwerde der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 vom 8. Mai 2012 wird nicht eingetreten.

**2.**
Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 vom 23. April 2012 wird teilweise gutgeheissen. Die Ziffern 2 und 5 des Dispositivs des Schätzungsentscheids vom 14. November 2011 werden wie folgt geändert:

> In teilweiser Gutheissung des Begehrens von A._____ (…) aus formeller Enteignung wird die Entschädigung für den Minderwert aus Direktüberflügen und übermässigem Fluglärm (Nachbarrecht) ausgehend vom Landesflughafen Zürich-Kloten am Grundstück (…) auf Fr. 461'160.– festgesetzt. Die weiter gehenden Entschädigungsforderungen von A._____ werden abgewiesen. Die mit Zwischenverfügung des Instruktionsrichters des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. Februar 2013 zugesprochene Abschlagszahlung ist an die Entschädigung anzurechnen.
>
> Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, den vorstehend genannten Betrag von Fr. 461'160.– (abzüglich der geleisteten Abschlagszahlung) innert 20 Tagen ab rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens an das Grundbuchamt Bassersdorf zuhanden von A._____ zu bezahlen. Das Grundbuchamt wird eingeladen, das Verteilungsverfahren durchzuführen.

**3.**
Im Übrigen wird die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 abgewiesen, was die Enteignungsentschädigung betrifft.

**4.**
Die Beschwerde der Beschwerdeführenden 1 und Beschwerdegegner 2 vom 20. April 2012 wird abgewiesen.

**5.**
Die Kosten der Beschwerdeverfahren A-2164/2012 und A-2447/2016 von Fr. 8'000.– werden der Flughafen Zürich AG auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 9'000.– verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 1'000.– wird den Beschwerdeführenden 1 und Beschwerdegegnern 2 nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu haben sie dem Bundesverwaltungsgericht ihre Post- oder Bankverbindung anzugeben.

**6.**
Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 27'102.15 für die Beschwerdeverfahren A-2164/2012 und A-2447/2016 auszurichten.

**7.**
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführenden 1 und Beschwerdegegner 2 (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. […]; Gerichtsurkunde)
– das Grundbuchamt Bassersdorf (Rubrum und Dispositiv; Einschreiben)

| Der vorsitzende Richter: | Der Gerichtsschreiber: |
|---|---|
| Christoph Bandli | Andreas Meier |

## Rechtsmittelbelehrung:

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

Versand: