Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-2450/2016

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

Politische Gemeinde Kloten,
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.
Die Gemeinde Kloten ist Eigentümerin der Liegenschaft Grundregisterblatt 588, Kat.-Nr. 3465, in Kloten. Die Parzelle ist mit zwei Mehrfamilienhäusern überbaut. 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 die Gemeinde Kloten daher an die Flughafen Zürich AG: Am 19. Mai 2005 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 22. November 2011 wurde den Parteien am 7. März 2012 zugestellt. Das Dispositiv lautet wie folgt:

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

2. In teilweiser Gutheissung des Begehrens der Politischen Gemeinde Kloten (Enteignete) wird die Entschädigung für den Minderwert aus Direktüberflügen ausgehend vom Landesflughafen Zürich-Kloten an der Liegenschaft Kat.-Nr. 3465, (…), Kloten (GR-Bl. 588) auf Fr. 3'460.– festgesetzt, zuzüglich Zins seit dem 1. Januar 2007 zum Zinsfuss gemäss den vom Bundesgericht und vom Bundesverwaltungsgericht festgelegten Zinssätzen, die in E. 11.4 dieses Entscheids umschrieben werden. Die weiter gehenden Entschädigungsforderungen der Enteigneten werden abgewiesen. Ihr steht eine zusätzliche Entschädigung für übermässigen Fluglärm aus Nachbarrecht nicht zu.

3. Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, den bei Dispositiv Ziffer 2 genannten Betrag von Fr. 3'460.– und den dort festgelegten Zins innert 20 Tagen ab Rechtskraft des vorliegenden Entscheids an das Grundbuchamt Bassersdorf zuhanden der Politischen Gemeinde Kloten zu bezahlen. Das Grundbuchamt wird eingeladen, das Verteilungsverfahren durchzuführen.

4. Es wird angeordnet, dass das Grundbuchamt Bassersdorf die Entschädigungszahlung nach deren Eingang mit folgendem Wortlaut (…) anzumerken hat: 'erfolgte Entschädigung für direkte Überflüge ausgehend vom Flughafen Zürich'.

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

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

7. Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, der Politischen Gemeinde eine Parteientschädigung von Fr. 10'220.– für den vorliegenden Fall auszurichten."

C.
Am 23. April 2012 erhebt die Gemeinde Kloten (Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1; nachfolgend: Enteignete) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen den Entscheid vom 22. November 2011 (Beschwerdeverfahren A-2181/2012). Sie beantragt, der Entscheid sei bezüglich der Höhe der Entschädigung aufzuheben und die Sache zu neuer Entscheidung an die ESchK (nachfolgend: Vorinstanz) zurückzuweisen; eventuell sei die von der Vorinstanz zugesprochene Entschädigung zu erhöhen.

D.
Am 7. Mai 2012 reichen die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich (Beschwerdeführende 1 und Beschwerdegegner 2; nachfolgend: Enteigner) eine Anschlussbeschwerde ein. Das Bundesverwaltungsgericht nimmt die Behandlung der Anschlussbeschwerde unter der Verfahrensnummer A-2553/2012 an Hand. Die Enteigner beantragen, die Ziffern 2 und 3 des Dispositivs des Entscheids vom 22. November 2011 seien, was die Höhe der Entschädigung betrifft, aufzuheben, und es sei von der Zusprechung einer Entschädigung abzusehen. Ferner wird beantragt, Ziffer 7 des Dispositivs sei aufzuheben und die Parteientschädigung für das vorinstanzliche Verfahren sei auf Fr. 4'000.–, eventuell auf Fr. 6'000.– festzusetzen.

E.
Mit Verfügung vom 11. Juni 2012 vereinigt der Instruktionsrichter die beiden Beschwerdeverfahren unter der Nummer A-2553/2012.

F.
Am 29. Oktober 2012 stellt die Enteignete ein Gesuch um Abschlagszahlung. Der Instruktionsrichter weist dieses Gesuch mit Zwischenverfügung vom 25. Februar 2013 ab.

G.
Mit Urteil A-2553/2012 vom 1. April 2014 heisst das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde der Enteigneten und die Anschlussbeschwerde der Enteigner teilweise gut (nachfolgend: "Urteil A-2553/2012").

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").

H.
Das Bundesverwaltungsgericht nimmt das Verfahren unter der Nummer A-2450/2016 wieder auf. Gleichzeitig werden gestützt auf das Urteil vom 17. März 2016 sieben weitere Verfahren wieder aufgenommen. Sie werden weiterhin unter separaten Verfahrensnummern geführt.

I.
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.

J.
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.

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

L.
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. 798'174.– zuzüglich Zins festzusetzen sei.

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

N.
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-2553/2012 aufgehoben und die Sache zur Neubeurteilung ans Bundesverwaltungsgericht zurückgewiesen. Die gegen den Schätzungsentscheid vom 22. November 2011 erhobenen Beschwerden sind damit wieder beim Bundesverwaltungsgericht hängig.

Die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts zur Behandlung von Beschwerden gegen Entscheide der Vorinstanz ergibt sich aus Art. 77 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711). 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.
Vorab ist zu prüfen, ob auf die Anschlussbeschwerde der Enteigner vollumfänglich einzutreten ist. Im Urteil A-2553/2012 hat das Bundesverwaltungsgericht diese Frage noch offen gelassen (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 2).

2.1 Während sich die Beschwerde der Enteigneten allein auf die Enteignungsentschädigung bezieht, richtet sich die Anschlussbeschwerde der Enteigner auch gegen die Parteientschädigung. Die Enteignete beantragt, es sei insoweit auf die Anschlussbeschwerde nicht einzutreten. Sie macht geltend, eine Anschlussbeschwerde sei auf den Gegenstand der jeweiligen Hauptbeschwerde beschränkt. Da sie, die Enteignete, den vorinstanzlichen Entscheid bezüglich der Parteientschädigung nicht angefochten habe, könne auf die Anschlussbeschwerde der Enteigner in diesem Punkt

nicht eingetreten werden (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 29. Oktober 2012 Rz. 49 f.).

2.2 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).

2.3 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 Urteile des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 2.3 und A-4836/2012 vom 13. März 2014 E. 2.3).

Der mögliche Gegenstand der Anschlussbeschwerde ist allerdings dann eingeschränkt, 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 101 Ib 217 E. 3 und BGE 97 I 766 E. 4).

2.4 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. Urteile des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 2.4 und A-4836/2012 vom 13. März 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 Parteientschädigung – als Punkt, der in der Regel von vergleichsweise untergeordneter Bedeutung ist – muss daher ebenfalls angefochten werden können (vgl. Urteile des BVGer A-2153/2012 vom 1. April 2014 E. 2.4 und 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).

2.5 Somit ist auf die Anschlussbeschwerde der Enteigner auch insoweit einzutreten, als die Höhe der Parteientschädigung beanstandet wird.

Anspruch auf Enteignungsentschädigung

3.
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-2553/2012 E. 5).

Vorliegend ist unbestritten, dass ein "direkter Überflug" gegeben ist. Hingegen besteht kein Entschädigungsanspruch für die Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte, hat die Enteignete die Liegenschaft doch nach dem 1. Januar 1961 erworben. Es fehlt damit an der Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit der Immissionen (vgl. BGE 136 II 263 E. 7). Die Enteignete kann eine Entschädigung damit unter dem Titel "direkter Überflug", nicht jedoch unter dem Titel "Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte" geltend machen.

4.
Es bleibt näher darauf einzugehen, in welchem Umfang ein Entschädigungsanspruch besteht.

4.1 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-2553/2012 E. 7 und 9.2).

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).

4.2 Im vorliegenden Fall ist gemäss dem Bundesgericht eine solche gedankliche Aufteilung geboten: Die Parzelle der Enteigneten werde (ausgehend vom Überflugkorridor entsprechend dem ILS-Strahl +/-1.25°) nur auf 11 m^2 am nördlichen Grundstückzipfel überflogen. Sie sei mit zwei aneinandergebauten Mehrfamilienhäusern überstellt. Es rechtfertige sich eine gedankliche Aufteilung in zwei Parzellen entlang der Mauer zwischen den beiden Mehrfamilienhäusern (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.6.1 und 3.6.3). Da die Enteignete keinen Anspruch auf eine Entschädigung wegen Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte hat (vgl. E. 3), ist für die südliche gedachte Parzelle, die nicht direkt überflogen wird, keine Entschädigung zu leisten (vgl. dazu Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8.1).

Überflugkorridor in Flughafennähe (inkl. südliche Ausdehnung)

5.
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-2553/2012 E. 10).

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).

6.
Die Enteignete macht in ihrer Beschwerde zunächst geltend, der festgelegte Korridor sei im Süden um gut 30 m zu ergänzen (vgl. Beschwerde vom 23. April 2012 Rz. 38 ff.). Wie sich eine solche Erweiterung auswirken würde, kann anhand des von den Enteignern eingereichten Situationsplans "Überflugkorridor Kloten" (Massstab 1:1'500) nachvollzogen werden (vgl. für diesen Plan act. 11/1 im Verfahren A-2444/2016). Danach würde ein im Süden um 30 m ergänzter Korridor vorliegend auch in die südliche gedachte Parzelle hineinragen (um die entsprechende Korridorgrenze abzubilden, ist die untere orange Linie um 2 cm parallel zu verschieben). Entsprechend wäre der Enteigneten der Minderwert der gesamten Liegenschaft zu ersetzen.

6.1 Die Enteignete hat bereits im vorinstanzlichen Verfahren geltend gemacht, dass der Korridor im Süden zu erweitern sei. Sie begründete dies mit dem bis zur Inbetriebnahme des ILS am 26. Oktober 2006 praktizierten Anflugverfahren. Dieses habe dazu geführt, dass sich die Flugzeuge im

Raum Kloten im Mittel rund 30 m südlich der Pistenachse bewegt hätten. Die Vorinstanz hielt dem entgegen, aus den eingeholten Auskünften des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) lasse sich folgern, dass sich die Flugzeuge in der Regel auch damals vollständig innerhalb des festgelegten Korridors bewegt hätten. Zudem gelte es zu bedenken, dass bereits im Jahr 2006 der Wechsel zum ILS-Verfahren erfolgt sei.

In ihrer Beschwerde führt die Enteignete aus, die Vorinstanz habe die Auskünfte des BAZL falsch interpretiert. Dieses habe lediglich dargelegt, dass sich der Mittelpunkt der aufgezeichneten Radarspuren noch innerhalb des festgelegten Korridors befinde. Bei näherer Betrachtung bestehe durchaus Anlass, den Korridor im Süden um gut 30 m zu ergänzen. Da das fragliche Anflugverfahren vom 19. Oktober 2001 (Einführung der Ostanflüge) bis zum 26. Oktober 2006 (Inbetriebnahme ILS) angewandt worden sei, könne nicht mehr von einer vorübergehenden Enteignung gesprochen werden. Gemäss Art. 6 Abs. 1 EntG dürfe sich eine solche höchstens auf die Dauer von fünf Jahren erstrecken (vgl. Beschwerde vom 23. April 2012 Rz. 38 ff.).

Die Enteigner halten dem entgegen, auch beim damaligen Anflugverfahren hätten sich die Flugzeuge im Raum Kloten genau in der Verlängerung der Pistenachse befunden. Aus den angeführten Radardaten lasse sich nichts anderes ableiten, seien diese doch mit einer relativ hohen Messungenauigkeit behaftet. Weiter treffe es nicht zu, dass in Fällen wie dem Vorliegenden eine starre Grenze von fünf Jahren für die Bejahung einer vorübergehenden Enteignung bestehe (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 26. Oktober 2012 Rz. 21 ff.).

6.2 Zunächst ist auf den Umstand einzugehen, dass der im Süden ergänzte Korridor, selbst wenn man den Ausführungen der Enteigneten folgt, nur bis zum 26. Oktober 2006 "gültig" war. Liegenschaften bzw. gedachte Parzellen, die sich zwar im ergänzten, nicht jedoch im von der Vorinstanz festgelegten Korridor befinden, wären somit nur bis zu diesem Zeitpunkt von direkten Überflügen betroffen gewesen. Dem ist im Rahmen des vorliegenden Entscheids Rechnung zu tragen (vgl. dazu analog Urteil A-2553/2012 E. 13.2).

6.2.1 Geht es um eine zeitlich beschränkte Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte, besteht nicht ohne Weiteres ein Entschädigungsanspruch. So hat das Bundesgericht in einem Urteil betreffend den Flughafen Zürich festgehalten, dass es den Nachbarn öffentlicher Werke in der Regel zugemutet

werden darf, vorübergehende übermässige Einwirkungen während längerer Zeit entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BGE 134 II 164 E. 8). Diese Überlegungen lassen sich allerdings nicht auf den Fall einer zeitlich beschränkten Enteignung durch direkten Überflug übertragen: Bei einem direkten Überflug kann der Entschädigungsanspruch weder vom Mass der Immissionen noch von der Höhe des Schadens abhängig gemacht werden (vgl. dazu Urteil A-2553/2012 E. 9.2.2 [letzter Absatz]). Er ergibt sich allein daraus, dass durch den Flugbetrieb der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum verletzt wird (vgl. dazu Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 2.2 und BGE 134 II 49 E. 5 [vor E. 5.1]). Geht es um eine Enteignung durch direkten Überflug, besteht somit unabhängig von der Dauer der Enteignung ein Anspruch auf Entschädigung.

6.2.2 Es stellt sich indes die Frage, wie die Enteignungsentschädigung im Fall einer zeitlich beschränkten Enteignung zu bemessen ist. In dieser Hinsicht ist nicht zwischen Enteignungen durch direkten Überflug und Enteignungen nachbarlicher Abwehrrechte zu unterscheiden. Auch im Fall direkter Überflüge ist daher auf die Rechtsprechung abzustellen, die im Zusammenhang mit der Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte ergangen ist:

Ist für eine zeitlich beschränkte Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte eine Entschädigung zu leisten, hat diese den dadurch tatsächlich entstandenen Schaden zu decken; sie entspricht in diesem Fall im Wesentlichen einer Inkonvenienzentschädigung nach Art. 19 Bst. c EntG (vgl. BGE 132 II 427 [=Pra. 2007 Nr. 76] E. 6.2, unter Hinweis auf HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 19 Rz. 39, 42 und 158; vgl. auch Urteil des BVGer A-3465/2015 vom 15. September 2016 E. 12.2.1). Dies gilt auch dann, wenn die in Art. 6 Abs. 1 EntG für eine vorübergehende Enteignung festgelegte Grenze von fünf Jahren überschritten wird (vgl. BGE 132 II 427 E. 6.2). Zu berücksichtigen sind insbesondere allfällige Ertragseinbussen (Mietzinsausfälle), die der Grundeigentümer während der Dauer der Enteignung erleidet (vgl. dazu BGE 132 II 427 E. 6.3 bis 6.5 und Urteil des BVGer A-3465/2015 vom 15. September 2016 E. 12.2.1). Erst ab einer Dauer von 50 Jahren dürfte es in Frage kommen, eine Minderwertentschädigung zuzusprechen, ohne der beschränkten Dauer der Enteignung Rechnung zu tragen (vgl. dazu Urteil des BVGer A-3465/2015 vom 15. September 2016 E. 12.2.3).

Auch wenn es zutreffen sollte, dass der Korridor für den Zeitraum vom 19. Oktober 2001 bis zum 26. Oktober 2006 im Süden um 30 m zu ergänzen ist, wäre der Enteigneten für die südliche gedachte Parzelle demnach

keine eigentliche Minderwertentschädigung zuzusprechen. Es wären ihr einzig die in diesem Zeitraum erlittenen Mietzinsausfälle zu ersetzen.

6.2.3 Gestützt auf die vorhandenen Informationen ist nicht davon auszugehen, dass die Enteignete einen entsprechenden Schaden belegen könnte. Dies aus folgenden Gründen:

Das Bundesgericht hat ausgeführt, nach der Lebenserfahrung werde sich bei Mietobjekten, die Wohnzwecken dienen, die Ertragslage bei Mehrlärm nur langsam verschlechtern. Die meisten Mieter scheuten die Mühen und Kosten eines Umzugs. Alteingesessene Mieter würden ihre Wohnungen nicht leicht aufgeben. Mieterwechsel und Leerstände würden sich daher erst allmählich, im Laufe mehrerer Jahre, häufen. Mietzinsreduktionen infolge Immissionsbeeinträchtigungen seien in der Praxis nur schwer durchsetzbar. Die Mietzinse würden daher häufig noch einige Jahre gleichgehalten. Dies könne etwa dadurch berücksichtigt werden, dass eine zu leistende Entschädigung nicht schon ab dem Schätzungsstichtag (genauer: ab dem Tag der Besitzergreifung) zu verzinsen sei. Dem Eigentümer müsse jedoch Gelegenheit gegeben werden, eine sofortige Ertragseinbusse nachzuweisen (vgl. BGE 134 II 160 E. 13 und 14.2; vgl. auch Urteil des BVGer A-2150/2012 vom 1. April 2014 E. 22.2). Vorliegend hat die Vorinstanz festgehalten, die Enteignete habe diesen Nachweis nicht erbracht. Sie hat die Verzinsung der Entschädigung daher um fünf Jahre aufgeschoben und festgelegt, diese sei ab dem 1. Januar 2007 zu verzinsen.

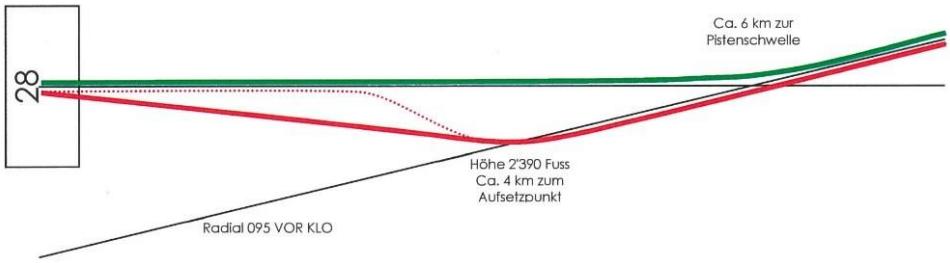
Die Enteignete hätte also bereits im Zusammenhang mit der Frage der Verzinsung Anlass gehabt, allfällige Mietzinsausfälle nachzuweisen, die bis Ende 2006 eingetreten sind. Sie beanstandet die Feststellung der Vorinstanz, wonach dieser Nachweis nicht erbracht wurde, in ihrer Beschwerde jedoch nicht und beantragt keine Änderung des Zinsenlaufs.

6.2.4 Festzuhalten ist somit, dass hinsichtlich von Liegenschaften bzw. gedachten Parzellen, die sich allein im ergänzten Korridor befänden, keine eigentliche Minderwertentschädigung geschuldet wäre. Es wären einzig die im massgeblichen Zeitraum erlittenen Mietzinsausfälle zu ersetzen. Vorliegend dürfte die Enteignete keinen entsprechenden Schaden belegen können.

6.3 Den Ausführungen der Enteigneten, wonach der Überflugkorridor aufgrund der Gegebenheiten vor Inbetriebnahme des ILS im Süden ergänzt

werden muss, ist indes ohnehin nicht zu folgen. Dies gilt es nachfolgend näher darzulegen.

6.3.1 Vor Inbetriebnahme des ILS erfolgte der Endanflug auf Piste 28 nach Sicht. Im Einzelnen wurden die Anflüge zunächst im VOR/DME-Verfahren und ab dem 2. September 2004 im CANPA-Verfahren abgewickelt. Die Ausgangslage ist bei beiden Verfahren im Grundsatz dieselbe. Sie lässt sich anhand folgender schematischer Darstellung veranschaulichen, die von der Enteigneten erstellt wurde (in der Horizontalen stark gestauchte, nicht winkeltreue Darstellung):



Die Flugzeuge folgten zunächst dem VOR-Funkstrahl (Radial 095). Da die VOR-Antenne nicht genau auf der Pistenachse, sondern zu dieser versetzt platziert war, wich der Funkstrahl um rund 1° von der Pistenachse ab. Er schnitt diese in einer Entfernung von 6'122 m zur Pistenschwelle. Beim VOR/DME-Verfahren befanden sich die Flugzeuge an dieser Stelle auf einer vorgesehenen Flughöhe von 2'796 Fuss. Spätestens bei einer Höhe von 2'390 Fuss hatten sie auf die Pistenachse einzuschwenken. Spätestens zu diesem Zeitpunkt musste die Piste also klar zu erkennen sein, sodass nach Sicht darauf zugesteuert werden konnte. War dies nicht der Fall, hatten die Flugzeuge durchzustarten. Das CANPA-Verfahren unterschied sich davon insofern, als es einen flacheren Anflugwinkel aufwies und die Flugzeuge die Entscheidungshöhe von neu 2'360 Fuss ca. 900 m weiter von der Pistenschwelle entfernt erreichten (vgl. zum Ganzen Eingabe der Enteigner vom 21. September 2011 [allg. Vorakten 1, act. 43] sowie Stellungnahmen des BAZL vom 20. Juli 2011 und vom 4. November 2011 [allg. Vorakten 1, act. 23 bzw. 66]).

6.3.2 Die Enteignete geht davon aus, dass die Flugzeuge regelmässig der im Schema rot durchgezogenen Linie gefolgt sind (vgl. Beschwerde vom 23. April 2012 Rz. 40). Wie sie im vorinstanzlichen Verfahren geltend gemacht hat, haben sich die Flugzeuge bei Erreichen der Höhe von 2'390 Fuss, bei der nach dem VOR/DME-Verfahren auf die Pistenachse einge-

schwenkt werden musste, theoretisch bereits ca. 60 m südlich der Pistenachse befunden. Für den Raum Kloten, der rund um die Hälfte näher beim Aufsetzpunkt liege, sei entsprechend noch von einer südlichen Abweichung von ca. 30 m (zuzüglich Streuung) auszugehen (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 13. Oktober 2011 zuhanden der Vorinstanz, S. 19 f.).

Die Enteigner stellen sich auf den Standpunkt, die Flugzeuge seien grundsätzlich der grün eingezeichneten Route gefolgt: Bei normalen Sichtverhältnissen, d.h. in aller Regel, seien sie vom Schnittpunkt des VOR-Funkstrahls mit der Pistenachse direkt auf der Pistenachse weitergeflogen. Nur bei schlechter Witterung, d.h. in Ausnahmefällen, seien sie (längstens bis zum Erreichen der Entscheidungshöhe) weiter dem VOR-Funkstrahl gefolgt. Zudem hätten die Piloten in letzterem Fall eine sofortige Korrektur geflogen, hätten sich also entlang der rot gepunkteten und nicht etwa der rot durchgezogenen Linie bewegt (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 26. Oktober 2012 Rz. 21 ff.; vgl. auch Stellungnahme der Enteigner vom 4. November 2011 zuhanden der Vorinstanz [allg. Vorakten 2, act. 67] Rz. 32).

6.3.3 Wie das BAZL darlegte, behielt der Pilot, wenn er dem im Luftfahrthandbuch (AIP) dargestellten Verfahren folgte, beim Schnittpunkt die Richtung des Funkstrahls bei und flog somit leicht südlich der Pistenachse. Das BAZL hielt aber auch fest, falls der Pilot die Piste früher als auf der Entscheidungshöhe habe sehen können, habe er sie von dort aus direkt angeflogen (vgl. Stellungnahmen des BAZL vom 4. November 2011 [allg. Vorakten 1, act. 66]). Die Ausführungen des BAZL als Fachbehörde bestätigen damit weder die Version der Enteigner, wonach die Flugzeuge grundsätzlich vom Schnittpunkt aus direkt auf der Pistenachse weitergeflogen sind, noch jene der Enteigneten, wonach sie regelmässig erst ab Erreichen der Entscheidungshöhe auf die Piste zugesteuert sind. Allein aufgrund von abstrakten Überlegungen lässt sich somit nicht sagen, ob der Korridor im Süden zu ergänzen ist.

6.3.4 In ihrer Beschwerde argumentiert die Enteignete denn auch in erster Linie mit den von der Flughafen Zürich AG zur Verfügung gestellten Radarspuren von VOR/DME-Anflügen (Teil der allg. Vorakten 1a). Das BAZL hat hierzu festgehalten, der Mittelpunkt der aufgezeichneten Radarspuren liege leicht südlich der verlängerten Pistenachse, aber innerhalb des Bereichs von 1.25° zum ILS-Leitstrahl (vgl. Stellungnahmen des BAZL vom 4. November 2011 [allg. Vorakten 1, act. 66]). Die Enteignete führt aus,

zwar befinde sich die Mittellinie der Anflüge damit noch innerhalb des festgelegten Korridors. Im vorliegend relevanten Bereich weise sie einen Abstand von ca. 30 m zur Pistenachse bzw. einen solchen von rund 15 m zur südlichen Grenze des Korridors auf. Doch sei die seitliche Streuung zu berücksichtigen. Der Streubereich reiche – selbst wenn man von einer gleich kleinen Streuung wie beim ILS-Verfahren ausgehe – bis zur südlichen Korridorgrenze. Die Flugzeuge seien also auch beim VOR-Anflug innerhalb des nach internationalen Standards zulässigen seitlichen Toleranzwinkels von 1.25° geblieben, aber eben an dessen südlicher Begrenzung. Weil die Flugzeuge somit regelmässig auch auf der südlichen Korridorgrenze geflogen seien, sei der Korridor um eine halbe Spannweite zu ergänzen. Da unter anderem auch Anflüge von Grossraumflugzeugen mit Spannweiten von rund 60 m stattgefunden hätten, habe die Ergänzung gut 30 m zu betragen (vgl. Beschwerde vom 23. April 2012 Rz. 41 ff.).

Die Enteigner wenden unter anderem ein, die Radardaten seien mit einer relativ hohen Messungenauigkeit behaftet. Die Abweichung könne über 100 m betragen. Dies führe zu einer vermeintlichen Streuung der Anflüge, die in Tat und Wahrheit gar nicht vorhanden gewesen sei. So betrage die Streuung der aufgezeichneten Radarspuren auch kurz vor dem Aufsetzpunkt noch rund 130 m, wobei die Piste aber nur 60 m breit sei. Würden die Aufzeichnungen eins zu eins zutreffen, hätte also ein grosser Teil der Flugzeuge neben der Piste aufgesetzt (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 26. Oktober 2012 Rz. 22). Dieser Einwand vermag indes nicht zu überzeugen. Denn zu beachten ist, dass zahlreiche Anflüge ausgewertet wurden. Auch wenn die einzelnen Radarspuren eine gewisse Ungenauigkeit aufweisen sollten, müsste der Mittelpunkt aller Spuren daher gleichwohl aussagekräftig sein. Gemäss den unbestritten gebliebenen Ausführungen der Enteigneten (Beschwerde vom 23. April 2012 Rz. 42) ist der Mittelpunkt an jener Stelle, an der die Flugzeuge die Entscheidungshöhe erreichen, denn auch am weitesten von der Pistenachse entfernt, um sich in Richtung Aufsetzpunkt der Pistenachse anzunähern. Dies ist plausibel und deutet nicht auf eine Zufälligkeit hin. Schliesslich hat sich auch das BAZL zur Lage des Mittelpunkts geäussert, ohne dass es Vorbehalte hinsichtlich der Genauigkeit der Messdaten angebracht hätte. Die aufgezeichneten Radarspuren können damit nicht ohne Weiteres ausser Acht gelassen werden.

6.3.5 Der Enteigneten ist demnach einzuräumen, dass sich die Flugzeuge vor Inbetriebnahme des ILS im Mittel leicht südlich der Pistenachse bewegt

haben dürften. Folgt man ihren Ausführungen, betrug der Abstand der Mittellinie der Anflüge zur südlichen Grenze des Korridors im hier interessierenden Bereich bloss rund 15 m.

Wie aufgezeigt, macht die Enteignete in ihrer Beschwerde nicht geltend, dass die Flugzeuge regelmässig einen seitlichen Winkel von 1.25° überschritten haben. Sie fordert aber eine Ergänzung des Korridors um eine halbe Spannweite. Ein Wert von gut 30 m ergibt sich dabei jedoch nur, wenn man von der Spannweite von Grossraumflugzeugen ausgeht. So weisen die Langstreckenflugzeuge A 330, A 340 und Boeing 777 Spannweiten von bis zu 65 m auf (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 11. Oktober 2016, S. 7). Zu erwähnen ist daher, dass die Einführung der abendlichen Ostanflüge nicht zu regelmässigen Landungen von Grossraumflugzeugen geführt hat, sondern lediglich zu solchen von kleineren und mittleren Verkehrsflugzeugen mit Spannweiten bis ca. 40 m (vgl. unten E. 7.2). Zu einer erheblichen Zahl von morgendlichen Ostanflügen, die Landungen von Langstreckenflugzeugen mit sich brachten, kam es lediglich zwischen dem 27. Oktober 2002 und dem 30. Oktober 2003 (vgl. für Einzelheiten Urteil A-2553/2012 E. 13.3.4).

Weiter ist zu beachten, dass sich die Ausführungen der Enteigneten auf das VOR/DME-Verfahren beziehen. Auch die aufgezeichneten Radarspuren bilden den Zustand unter diesem Verfahren ab. Wie erwähnt, galt ab dem 2. September 2004 das CANPA-Verfahren, bei dem die Entscheidungshöhe ca. 900 m weiter von der Pistenschwelle entfernt erreicht wurde. Gemäss den Ausführungen des BAZL dürften die Flugspuren daher näher an der Pistenachse gelegen haben (vgl. Stellungnahmen des BAZL vom 4. November 2011 [allg. Vorakten 1, act. 66]).

Unter diesen Umständen lässt sich nicht sagen, dass der Korridor für den gesamten Zeitraum vom 19. Oktober 2001 bis zum 26. Oktober 2006 um 30 m zu ergänzen ist. Vielmehr wären, auch wenn man den Ausführungen der Enteigneten im Grundsatz folgt, in zeitlicher bzw. räumlicher Hinsicht weitere Abstufungen vorzunehmen. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz unter diesen Umständen gänzlich auf eine Ergänzung des Korridors verzichtet hat. Angesichts der beschränkten enteignungsrechtlichen Folgen einer solchen Ergänzung (vgl. E. 6.2) ist darin eine zulässige Schematisierung zu sehen.

6.3.6 Es ergibt sich somit, dass sich die Flugzeuge vor Inbetriebnahme des ILS zwar leicht weiter südlich bewegt haben dürften, die Vorinstanz angesichts der Umstände aber auf eine temporäre Ergänzung des Korridors verzichten durfte.

6.4 Zusammengefasst macht die Enteignete zu Unrecht geltend, dass der Korridor im Süden um 30 m zu ergänzen ist. Sie übersieht zudem, dass für die betroffenen Liegenschaften bzw. gedachten Parzellen keine eigentliche Minderwertentschädigung geschuldet gewesen wäre, sondern lediglich die im massgeblichen Zeitraum erlittenen Mietzinsausfälle hätten ersetzt werden müssen.

7.
Die Enteignete macht in ihrer Beschwerde weiter geltend, die Breite des Korridors sei auf mindestens 100 m festzusetzen (vgl. Beschwerde vom 23. April 2012 Rz. 48 ff.). Wie aus dem Situationsplan "Überflugkorridor Kloten" (Massstab 1:1'500) hervorgeht, würde vorliegend allerdings auch ein auf 100 m verbreiterter Korridor nicht in die südliche gedachte Parzelle hineinragen. Es wäre der Enteigneten also weiterhin nur der Minderwert der nördlichen gedachten Parzelle zu ersetzen. Doch ist die Frage nach der Breite des Überflugkorridors auch für die Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte relevant (vgl. unten E. 14.5). Sie ist daher dennoch zu prüfen.

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 gut 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 vom 23. April 2012 Rz. 48 ff. und Stellungnahme der Enteigneten vom 10. April 2013 Rz. 37 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. 24 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. 17).

7.2 Vor der Einführung der Ostanflüge erfolgten Landungen auf Piste 28 grundsätzlich nur bei Westwindlagen (vgl. Urteil A-2553/2012 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-2553/2012 E. 13.3.3). Es ist unbestritten, dass ab diesem Zeitpunkt die Regelmässigkeit der Anflüge auf Piste 28 gegeben war (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 13.3.6). Führt man sich die entsprechenden Kriterien vor Augen (vgl. E. 5), 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-2553/2012 E. 13.3.3). Dies bis zum Beginn der Nachtflugsperre bzw. längstens bis zum Ende des Verspätungsabbaus (vgl. dazu Urteil A-2553/2012 E. 13.3.5). 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 A-2553/2012 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 vom 23. April 2012 Rz. 49 [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 10. April 2013 Rz. 37 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 vom 23. April 2012 Rz. 49 i.V.m. Stellungnahme der Enteigneten vom 10. April 2013 Rz. 38).

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. 49 [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 des BVGer A-2151/2012 vom 1. April 2014 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 oben). 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 Flughafen 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. 5). 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, spätestens 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. 8 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-2553/2012 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-2553/2012 E. 13.4.4). 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-2553/2012 E. 13.4.4). 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 Optimierung 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-2553/2012 E. 13.2). 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 gut 80 m beträgt, steht eine Verbreiterung unter diesen Umständen aber nicht zur Diskussion.

Bestimmung der Komponente "lärmverursachter Minderwert"

Verkehrswert

8.
Beim vorliegenden Grundstück handelt es sich um eine Ertragsliegenschaft. Der lärmbedingte Minderwert wird daher mit dem Modell ESchK zu bestimmen sein (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 4 und 8.2). Anders als das Modell "MIFLU I", das bei selbst genutztem Wohneigentum zur Anwendung kommt, unterstützt das Modell ESchK den Schätzer nicht bei der Ermittlung des Verkehrswerts. Es ermittelt allein den Minderwert-Prozentsatz (Minderwert ausgedrückt in Prozenten des Verkehrswerts ohne Fluglärm; vgl. dazu Urteil A-2553/2012 E. 11.1 und 14 [vor E. 14.1]). Die Vorinstanz hat den Verkehrswert daher konventionell nach der Ertragswertmethode bestimmt (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 15.1).

8.1 Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil A-2553/2012 beanstandet, dass die Vorinstanz die Erträge aus der Vermietung der Parkplätze nicht berücksichtigt hat: Gemäss den Ausführungen der Vorinstanz würden sich die mit dem Modell ESchK berechneten Minderwert-Prozentsätze auf den Verkehrswert des gesamten Objekts beziehen, sofern der Geschäfts- bzw. Gewerbeanteil nicht mehr als 30% ausmache. In anderen Fällen habe die Vorinstanz die Erträge aus der Vermietung der Parkplätze zu diesem Geschäfts- und Gewerbeanteil geschlagen und entsprechend berücksichtigt

(vgl. Urteil A-2553/2012 E. 15.2). Weiter kam das Bundesverwaltungsgericht zum Schluss, der Mietwert sei neu zu bestimmen (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 15.3). Es wies die Sache unter anderem aus diesen Gründen an die Vorinstanz zurück (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 23.2).

8.2 Die Parteien haben die Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts zum Verkehrswert vor Bundesgericht nicht beanstandet. Dieses hat sich daher nicht dazu geäussert. Doch ist das Bundesverwaltungsgericht nunmehr aufgefordert, soweit immer möglich ohne Rückweisung an die Vorinstanz zu entscheiden (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8 [vor E. 8.1]). Auf Anregung des Instruktionsrichters haben sich die Parteien daher auf einen Verkehrswert geeinigt. Sie legten einen Verkehrswert mit Fluglärm von Fr. 3'800'000.– fest (vgl. Schreiben der Enteigneten vom 12. Juli 2016 [act. 13/1] und der Enteigner vom 19. Juli 2016 [act. 13]).

8.3 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.

8.4 Es ist somit von einem Verkehrswert mit Fluglärm von Fr. 3'800'000.– auszugehen. Da der festgelegte Überflugkorridor nicht erweitert werden muss, ist für die südliche gedachte Parzelle indessen keine Entschädigung zu leisten (vgl. oben E. 4). Gemäss dem Bundesgericht ist dem Rechnung zu tragen, indem die Entschädigung um die Hälfte gekürzt wird (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 3.6.3 und 8.1). Der Wert der nördlichen gedachten Parzelle, für die eine Entschädigung geleistet wird, ist also auf die Hälfte des Werts der Gesamtliegenschaft zu veranschlagen. Der Verkehrswert mit Fluglärm dieser Parzelle beträgt damit Fr. 1'900'000.–.

Massgebliche Lärmwerte

9.
Wie soeben erwähnt, sind die lärmbedingten Minderwerte von Ertragsliegenschaften (Mehrfamilienhäusern) mit dem Modell ESchK zu ermitteln (vgl. wiederum Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 4 und 8.2). Bei selbst genutztem Wohneigentum (Einfamilienhäusern und Stockwerkeigentum) kommt das Modell "MIFLU I" zur Anwendung (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 11). 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-2553/2012 E. 11.2 und 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-2553/2012 E. 13.2).

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-2553/2012 E. 13.3.1 und 13.3.2). 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-2553/2012 E. 13.3.3 und 13.3.6). 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-2553/2012 E. 13.3.7).

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-2553/2012 E. 13.3.8).

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 das Modell ESchK zur Anwendung komme,

sei auf den Durchschnitt der Minderwerte der Jahre 2007 bis 2015 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 widersprechen, 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-2553/2012 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-2553/2012 E. 13.3.8).

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-2553/2012 E. 13.3.3 [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 im Parallelverfahren A-2447/2016 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 vom 31. August 2016 im Verfahren A-2447/2016, 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 Konfiguration 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-2553/2012 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-2553/2012 E. 13.2). 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.

Zwischenergebnis: lärmbedingter Minderwert

11.
Wie aus den vorstehenden Erwägungen hervorgeht, ist der lärmbedingte Minderwert vorliegend anhand des Modells EschK zu bestimmen. Dies ausgehend von der Grundbelastung (Leq16h [6-22 Uhr]) des Jahres 2004.

11.1 Die Grundbelastung belief sich bei der hier interessierenden Liegenschaft im Jahr 2004 auf 59.1 dB (vgl. Tabelle "Lärmbelastung 1987 bis 2015 inkl. Minderwerte gemäss Modell ESchK" [eingereicht von den Enteignern am 4. Juli 2016]). Daraus resultiert gemäss dem Modell ESchK ein

Minderwert von 11.9% (Berechnung mit Excel nach der Formel "=EXP (-0.009*[Anzahl dB über 45 dB])-1"; vgl. Urteil A-2553/2012 E. 14.5.2).

11.2 Der Verkehrswert mit Fluglärm der nördlichen gedachten Parzelle von Fr. 1'900'000.– entspricht somit 88.1% des Verkehrswerts ohne Fluglärm (100%-11.9%). Entsprechend beläuft sich der Verkehrswert ohne Fluglärm auf Fr. 2'156'640.–. Der fluglärmbedingte Minderwert beträgt damit Fr. 256'640.–.

Abzug für vorbestehende Lärmbelastung

12.
Im Fall eines direkten Überflugs hat die Vorhersehbarkeit der Lärmimmissionen keinen Einfluss auf den Entschädigungsanspruch. Auch wenn das Grundstück nach dem 1. Januar 1961 durch Kauf erworben wurde, ist dem Eigentümer also eine Entschädigung zuzusprechen. Diese bemisst sich nach der Differenzmethode, wonach die Differenz zwischen dem Verkehrswert des unbelasteten Grundstücks und jenem des belasteten Grundstücks zu ersetzen ist. In den vorliegenden Fällen ist allerdings zu beachten, dass die Liegenschaften auch vor Einführung der Ostanflüge nicht "unbelastet" im Sinn von "lärmfrei" waren. Dies kann sich auf die Höhe der Entschädigung für direkten Überflug auswirken: Konnte der Eigentümer das Grundstück aufgrund der vorbestehenden Lärmbelastung nämlich bereits zu einem reduzierten Preis erwerben, wurde er im Umfang dieser Reduktion für den lärmbedingten Minderwert sozusagen schon entschädigt. In diesem Umfang trifft ihn der Schaden also nicht, was bei der Festsetzung der Entschädigung zu berücksichtigen ist (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 18.3).

Ebenfalls ist im Fall eines direkten Überflugs eine Entschädigung für Gebäude zu leisten, die erst nach dem 1. Januar 1961 erstellt worden sind. In den vorliegenden Fällen ist jedoch zu prüfen, ob der Eigentümer bei Erstellung eines Mehrfamilienhauses aufgrund der vorbestehenden Lärmbelastung bereits mit einem verminderten Ertrag rechnete, d.h. reduzierte Renditeerwartungen hatte. Gegebenenfalls ist die Entschädigung zu kürzen, soweit sie den auf den Gebäudewert entfallenden Teil des Schadens abgilt (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 18.3.2).

12.1 Das Bundesverwaltungsgericht ist im Urteil A-2553/2012 zum Schluss gekommen, von einer "Einpreisung" bzw. von reduzierten Renditeerwartungen sei auszugehen, wenn die Grundbelastung im massgeblichen Zeit-

raum bereits 60 dB erreicht habe. Dieser Wert gelte jedenfalls für die Achtziger- und Neunzigerjahre (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 19.2). Habe die Grundbelastung sowohl zum Kaufzeitpunkt als auch zu einem allfälligen späteren Erstellungszeitpunkt 60 dB erreicht, sei bei der Komponente "lärmverursachter Minderwert" daher ein Abzug in der Höhe von 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm vorzunehmen. Habe die Grundbelastung lediglich zum Kaufzeitpunkt des Baugrundstücks oder zum Erstellungszeitpunkt des Mehrfamilienhauses 60 dB erreicht, sei ein Abzug in der Höhe von 5% des relativen Landwerts bzw. des Gebäudewerts vorzunehmen. Im Fall einer deutlichen Überschreitung der Schwelle von 60 dB seien die Abzüge höher anzusetzen (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 19.3).

12.2 Das Bundesgericht hat diese Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts im Grundsatz bestätigt (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 5 und 8.3). Im Hinblick auf die vorliegenden Fälle führte es allerdings ergänzend aus, dass es – sobald der Wert von 60 dB einmal überschritten gewesen sei – keine Rolle spielen könne, wenn die Grundbelastung kurzfristig um weniger als 1 dB (und damit akustisch kaum wahrnehmbar) unter diese Schwelle abgesunken sei, sofern nicht längerfristig mit einem deutlichen Rückgang des Fluglärms zu rechnen gewesen sei. Gemäss den von den Enteignern im bundesgerichtlichen Verfahren eingereichten Tabellen sei die Grundbelastung der streitigen Parzellen von 1987 bis Ende der 90er-Jahre nie unter 59 dB gesunken. Sollte dies zutreffen, würde es sich rechtfertigen, für alle in dieser Zeitspanne erworbenen bzw. überbauten Grundstücke einen Abzug vorzunehmen (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 5.4.1).

12.2.1 Die Enteignete hat ihre Liegenschaft samt den Mehrfamilienhäusern im Jahr 1993 erworben (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 20). Sie macht in ihrer Stellungnahme vom 31. August 2016 geltend, das Bundesgericht habe zwar klargestellt, dass ein kurzfristiges Unterschreiten der Schwelle von 60 dB um weniger als 1 dB unbeachtlich sei. Dies gelte gemäss seinen Ausführungen jedoch nur, wenn nicht längerfristig mit einem deutlichen Rückgang des Fluglärms zu rechnen gewesen sei. Vorliegend habe die Grundbelastung im Erwerbsjahr 1993 bei 59.1 dB gelegen, wobei ein langjähriger Trend stetig sinkender Lärmbelastung bei gleichzeitig leicht zunehmenden Anflügen auf Piste 28 bestanden habe. Dieser Trend einer kontinuierlichen Lärmabnahme habe sich in der Folge fortgesetzt, trotz sprunghaftem Anstieg der Anflüge in den Jahren 1998, 1999 und 2001. Die Schwelle von 60 dB sei im Erwerbsjahr 1993 also nicht bloss kurzfristig unterschritten worden, sondern es sei mit einem weiteren Rückgang des

Fluglärms zu rechnen gewesen. Unter diesen Umständen sei ein Abzug nicht angebracht, zumal der Immobilienmarkt derlei absehbare Entwicklungen vorwegnehme (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 17 f.).

12.2.2 Die Enteignete übergeht den Umstand, dass das Bundesgericht nicht bloss die abstrakten Voraussetzungen präzisiert hat, unter denen ein Abzug vorzunehmen ist, sondern in Bezug auf die von ihm behandelten Fälle eine konkrete Vorgabe gemacht hat: Sofern die Angaben der Enteigner zutreffen, wonach die Grundbelastung der streitigen Parzellen von 1987 bis Ende der 90er-Jahre nie unter 59 dB gesunken ist, rechtfertigt es sich gemäss seinen Erwägungen, "für alle in dieser Zeitspanne erworbenen bzw. überbauten Grundstücke einen Billigkeitsabzug vorzunehmen".

Weist das Bundesgericht die Sache zur Neubeurteilung an die untere Instanz zurück, so ist diese bei ihrem neuen Entscheid an die rechtliche Beurteilung, die der Rückweisung zugrunde liegt, gebunden (vgl. Botschaft vom 28. Februar 2001 zur Totalrevision der Bundesrechtspflege, BBl 2001 4202, S. 4346; vgl. auch BGE 135 III 334 E. 2.1). Vorliegend sind die von den Enteignern gegenüber dem Bundesgericht angegebenen Lärmwerte nicht zu beanstanden. Es handelt sich dabei um die von der Empa berechneten Werte, auf die sich das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil bezogen hat (vgl. für die beim Bundesgericht eingereichte Tabelle "Lärmbelastung 1987 bis 2012 inkl. Minderwerte gemäss Modell ESchK" act. 11/5 im Verfahren A-2444/2016). Es bleibt somit bei der tatsächlichen Ausgangslage, von der das Bundesgericht ausgegangen ist. Entsprechend ist das Bundesverwaltungsgericht an dessen rechtliche Beurteilung gebunden, wonach innerhalb der behandelten Fälle für alle zwischen 1987 und 1999 erworbenen Grundstücke ein Abzug vorzunehmen ist.

12.2.3 Die Vorbringen der Enteigneten vermögen aber ohnehin nicht zu überzeugen. Zwar mag ihre statistische Analyse zutreffen, wonach in den Achtziger- und Neunzigerjahren ein langjähriger Trend sinkender Lärmbelastung bestand. Zu beachten ist jedoch, dass die Schwankungen insgesamt relativ gering waren. So belief sich die Grundbelastung bei der hier interessierenden Liegenschaft im Jahr 1989 auf 61.8 dB. In den nachfolgenden Jahren betrug sie 61.2 dB, 61.4 dB und 60.9 dB. Erst im Erwerbsjahr 1993 ergab sich eine deutlichere Senkung hin zu 59.1 dB. Unter diesen Umständen ist fraglich, ob ein durchschnittlicher Käufer den Trend sinkender Lärmbelastung überhaupt erkennen konnte. Selbst wenn dies aber der Fall war, konnte er nicht ohne Weiteres davon ausgehen, der Trend

werde sich fortsetzen. Konkrete Umstände, aufgrund derer längerfristig mit einem deutlichen Rückgang des Fluglärms zu rechnen war, nennt die Enteignete nicht. Es ist daher nicht plausibel, dass der Trend sinkender Lärmbelastung bei der Preiskalkulation eine Rolle spielte.

12.2.4 Im vorliegenden Fall ist demnach ein Abzug für vorbestehende Lärmbelastung vorzunehmen.

12.3 Es bleibt auf die Höhe das Abzugs einzugehen. Wie erwähnt, hat das Bundesgericht die Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts betreffend den Abzug für vorbestehende Lärmbelastung im Grundsatz bestätigt (vgl. wiederum Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 5 und 8.3). Um Unklarheiten zu vermeiden, ist jedoch Folgendes anzumerken:

Die Vorinstanz und das Bundesverwaltungsgericht haben die Abzüge für vorbestehende Lärmbelastung nicht auf der gleichen Basis festgesetzt. Während die Vorinstanz jeweils einen Abzug von 10% des lärmbedingten Minderwerts (bzw. des Land- oder Gebäudeanteils des lärmbedingten Minderwerts) vorgenommen hatte, legte das Bundesverwaltungsgericht die Abzüge auf mindestens 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm (bzw. des relativen Landwerts oder des Gebäudewerts) fest. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Abzüge damit nicht etwa tiefer, sondern deutlich höher angesetzt als die Vorinstanz (vgl. dazu Urteil A-2553/2012 E. 19.3.1 und 19.3.2).

Das Bundesgericht führt in seinem Urteil jedoch aus, das Bundesverwaltungsgericht habe die Höhe des Abzugs auf "nur 5% statt (wie von der ESchK angenommen) 10%" festgesetzt (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 5.2). Auch spricht es in anderem Zusammenhang von einem "Abzug in Höhe von 10%, wie er von der ESchK in anderen Fällen der 'Einpreisung' des Fluglärms vorgenommen wurde", bezieht sich an der entsprechenden Stelle aber auf einen Abzug von 10% des Landwerts (vgl. Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 6.4). Das Bundesgericht hat demnach übersehen, dass sich die von der Vorinstanz festgelegten Prozentsätze nicht auf den Verkehrs-, sondern auf den Minderwert beziehen. Es ist daher irrtümlicherweise davon ausgegangen, die Vorinstanz habe höhere Abzüge vornehmen wollen als das Bundesverwaltungsgericht.

Immerhin lassen die Umstände nicht darauf schliessen, dass dieser Irrtum den Entscheid des Bundesgerichts massgeblich beeinflusst hat. Gestützt

auf diesen Entscheid bleibt es dabei, dass der Abzug – solange die Schwelle von 60 dB nicht deutlich überschritten wurde – auf 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm (bzw. des relativen Landwerts oder des Gebäudewerts) festzusetzen ist.

12.4 Demnach ist vorliegend ein Abzug für vorbestehende Lärmbelastung von 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm vorzunehmen. Basierend auf dem ermittelten Verkehrswert ohne Fluglärm der nördlichen gedachten Parzelle von Fr. 2'156'640.– ergibt sich somit ein Abzug von Fr. 107'832.–.

Ergebnis: Komponente "lärmverursachter Minderwert"

13.
Wie dargelegt, beläuft sich der lärmbedingte Minderwert der nördlichen gedachten Parzelle auf Fr. 256'640.–. Für die vorbestehende Lärmbelastung ist ein Abzug von Fr. 107'832.– vorzunehmen. Die (auf die nördliche gedachte Parzelle gekürzte) Komponente "lärmverursachter Minderwert" beträgt entsprechend Fr. 148'808.–.

Bestimmung des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte

14.
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-2553/2012 E. 8).

14.1 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-2553/2012 E. 21 [vor E. 21.1]). 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-2553/2012 E. 8.4). 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-2553/2012 E. 21.3.1). Weiter seien die Zuschläge auf Basis des Verkehrswerts ohne Fluglärm festzusetzen (vgl. Urteil A-2553/2012 E. 21.4).

14.2 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).

14.3 Vorliegend hat die Vorinstanz den Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte auf Fr. 2'363.– festgesetzt. Dies entspricht 0.1% des Verkehrswerts ohne Fluglärm der nördlichen gedachten Parzelle (Fr. 2'156'640.–). Der Zuschlag liegt damit bei Weitem nicht in der vom Bundesgericht umschriebenen Grössenordnung.

Gemäss den soeben wiedergegebenen Erwägungen des Bundesgerichts hat das Bundesverwaltungsgericht an sich nur zu prüfen, ob die Vorinstanz ihr Schätzungsermessen im Ergebnis überschritten hat. Gleichzeitig ist das Bundesverwaltungsgericht aber aufgefordert, soweit immer möglich ohne Rückweisung an die Vorinstanz zu entscheiden (vgl. zu Letzterem Urteil des BGer vom 17. März 2016 E. 8 [vor E. 8.1]). Von einer Rückweisung zwecks Neufestsetzung des Zuschlags ist daher abzusehen.

14.4 Die Enteignete schlägt für solche Fälle ein Raster vor, mit welchem der vom Bundesgericht erwähnte Wert (5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm bei einer Überflughöhe von 125 m und eher empfindlicher Wohnnutzung) je nach Überflughöhe und Empfindlichkeitsstufe variiert würde. Werde eine Liegenschaft nur am Rand überflogen, seien die Werte jeweils um 1% zu reduzieren (vgl. Stellungnahme der Enteigneten vom 31. August 2016, S. 19 f.). Gemäss den Vorbringen der Enteigner ist grundsätzlich der Richtwert von 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm zu wählen. In jenen Fällen, in denen die Liegenschaft nur am Rand überflogen werde, sei der Zuschlag auf höchstens die Hälfte, d.h. auf höchstens 2.5%, zu reduzieren (vgl. Stellungnahme der Enteigner vom 30. August 2016, S. 6 f.).

Obschon keine Rückweisung an die Vorinstanz erfolgen soll, ist das Bundesverwaltungsgericht in den vorliegenden Verfahren nicht dazu aufgerufen, ein eigenes System zur Festlegung der Zuschläge zu entwickeln. Mit den Enteignern ist daher davon auszugehen, dass der Zuschlag, sofern der von der Vorinstanz festgesetzte Betrag zu beanstanden ist, jeweils auf 5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm festzusetzen ist. Eine Ausnahme stellt einzig der vom Bundesgericht erwähnte Fall dar, in dem bloss ein Randbereich der Liegenschaft ohne Gebäude im Überflugkorridor liegt. Wie erwähnt, schlägt die Enteignete für diesen Fall eine Reduktion des Zuschlags um 1% des Verkehrswert ohne Fluglärm vor. Gegen eine solch geringe Reduktion spricht jedoch, dass bei knapp ausserhalb des Korridors

liegenden Grundstücken nicht mehr von einem Einfluss der nicht lärmbezogenen Aspekte auf den Minderwert ausgegangen wird. Liegt ein Grundstück nur am Rand im Korridor, ist daher eine deutliche Reduktion des Zuschlags geboten. Mangels anderer Anhaltspunkte drängt sich eine Reduktion um die Hälfte auf. Der Zuschlag ist in diesem Fall also bei 2.5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm anzusetzen.

14.5 Wie bereits dargelegt, ist der festgelegte Überflugkorridor nicht zu erweitern. Vorliegend befindet sich die nördliche gedachte Parzelle bloss mit einer sehr kleinen, nicht überbauten Fläche in diesem Korridor (vgl. Situationsplan "Überflugkorridor Kloten" [Massstab 1:1'500]). Konkret handelt es sich um 11 m^2 (vgl. dazu Urteil A-2553/2012 E. 10). Der Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte ist daher auf 2.5% des Verkehrswerts ohne Fluglärm dieser gedachten Parzelle festzusetzen. Er beläuft sich entsprechend auf Fr. 53'916.–.

Bestimmung der Enteignungsentschädigung

15.
Nach dem Gesagten setzt sich die zuzusprechende Enteignungsentschädigung aus einer (gekürzten) Komponente "lärmverursachter Minderwert" von Fr. 148'808.– und einem Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte von Fr. 53'916.– zusammen. Die Entschädigung beläuft sich somit auf Fr. 202'724.–.

16.
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 insgesamt auf 9.4% des Verkehrswerts ohne Fluglärm der nördlichen gedachten Parzelle (lärmbedingter Minderwert: 11.9%; Abzug für vorbestehende Lärmbelastung: -5%; Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte: 2.5%). Der ermittelte Minderwert bzw. die resultierende Entschädigung liegen demnach weit unter dem Verkehrswert ohne Fluglärm. Es besteht daher kein Anlass, die Entschädigung zu reduzieren.

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 von Fr. 202'724.– statt von Fr. 3'460.– zuzusprechen ist. Ihre Beschwerde ist insoweit also gutzuheissen und die Entschädigung auf Fr. 202'724.– festzusetzen. Soweit die Enteignete eine höhere Entschädigung beantragt (vgl. das präzisierte Rechtsbegehren vom 31. August 2016), ist ihre Beschwerde abzuweisen.

Dem Begehren der Enteigner, wonach von einer Enteignungsentschädigung abzusehen sei, ist nicht zu entsprechen. Das Gleiche gilt für das Begehren, wonach die von der Vorinstanz zugesprochene Parteientschädigung zu reduzieren sei. Die Anschlussbeschwerde der Enteigner 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-2553/2012 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-2450/2016 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 im Umfang von Fr. 2'000.– mit dem geleisteten Kostenvorschuss zu verrechnen. Der von der Enteigneten geleistete Kostenvorschuss von Fr. 3'000.– ist dieser 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. 16'727.70 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-2553/2012 E. 27.2.1). 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-2553/2012 E. 27.3). 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. 16'727.70 und für den zweiten Teil eine solche von Fr. 9'072.– auszurichten. Die Parteientschädigung beläuft sich damit auf Fr. 25'799.70.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 vom 23. April 2012 wird teilweise gutgeheissen. Die Ziffern 2 und 3 des Dispositivs des Schätzungsentscheids (...) vom 22. November 2011 werden wie folgt geändert:

> In teilweiser Gutheissung des Begehrens der Politischen Gemeinde Kloten wird die Entschädigung für den Minderwert aus Direktüberflügen ausgehend vom Landesflughafen Zürich-Kloten an der Liegenschaft Kat.-Nr. 3465, (…), Kloten (GR-Bl. 588) auf Fr. 202'724.– festgesetzt, zuzüglich Zins seit dem 1. Januar 2007 zum Zinsfuss gemäss den vom Bundesgericht und vom Bundesverwaltungsgericht festgelegten Zinssätzen. Die weitergehenden Entschädigungsforderungen der Politischen Gemeinde Kloten werden abgewiesen. Ihr steht eine zusätzliche Entschädigung für übermässigen Fluglärm aus Nachbarrecht nicht zu.
>
> Die Flughafen Zürich AG wird verpflichtet, den vorstehend genannten Betrag von Fr. 202'724.– und den vorstehend festgelegten Zins innert 20 Tagen ab rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens an das Grundbuchamt Bassersdorf zuhanden der Politischen Gemeinde Kloten zu bezahlen. Das Grundbuchamt wird eingeladen, das Verteilungsverfahren durchzuführen.

2.
Im Übrigen wird die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 abgewiesen.

3.
Die Anschlussbeschwerde der Beschwerdeführenden 1 und Beschwerdegegner 2 vom 7. Mai 2012 wird abgewiesen.

4.
Die Kosten der Beschwerdeverfahren A-2553/2012 und A-2450/2016 von Fr. 8'000.– werden der Flughafen Zürich AG auferlegt. Sie werden im Umfang von Fr. 2'000.– mit dem geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 6'000.– ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

5.
Der Beschwerdeführerin 2 und Beschwerdegegnerin 1 wird der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 3'000.– nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu hat 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. 25'799.70 für die Beschwerdeverfahren A-2553/2012 und A-2450/2016 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)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

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: