Urteilskopf

123 II 481

50. Auszug aus dem Urteil der I. öffentlichrechtlichen Abteilung vom 17. September 1997 i.S. M. gegen Kanton Zürich und Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10 (Verwaltungsgerichtsbeschwerde)
Regeste (de):
Art. 44 LFG und Art. 5 EntG in Verbindung mit Art. 667 Abs. 1 ZGB sowie Art. 679 ZGB und 684 ZGB; Entschädigungsbegehren für die Auswirkungen der Flughafenplanung (Lärm- und Sicherheitszone) sowie für die Immissionen aus dem Flugbetrieb.

Tatsächliche und rechtliche Situation der Objekt des Entschädigungsbegehrens bildenden Grundstücke infolge der Flughafenplanung und des Flugbetriebs (E. 5).

Der Einbezug der noch nicht überbauten, der Gewerbezone zugewiesenen Grundstücke in die Lärmzone B hat zu keiner materiellen Enteignung geführt (E. 6).

Entschädigung für formelle Enteignung?

Kein Entschädigungsanspruch für eine Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte gemäss Art. 679 und 684 ZGB, da zwar die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit (E. 7b) und der Spezialität (E. 7c) der Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr gegeben sind, es jedoch an der Schwere des Schadens fehlt (E. 7d). Durch den Überflug der Grundstücke in einer Höhe von rund 600 m wird nicht in schützenswerte Interessen des Grundeigentümers an der Freihaltung des Luftraumes im Sinne von Art. 667 Abs. 1 ZGB eingegriffen (E. 8).

Die durch die Flughafenplanung bedingte faktische Bausperre von drei bis vier Jahren vermag keinen Entschädigungsanspruch zu begründen (E. 9).

Regeste (fr):
Art. 44 LA et art. 5 LEx en relation avec les art. 667 al. 1 CC, 679 CC et 684 CC; demande d'indemnité présentée en relation avec les effets de plans adoptés pour l'exploitation d'un aéroport (zones de bruit et de sécurité) et avec les immissions du trafic aérien.

Situation concrète et statut juridique des biens-fonds faisant l'objet de la demande d'indemnité à la suite de l'adoption des plans pour l'aéroport et de l'exploitation de celui-ci (consid. 5).

Le classement, dans la zone de bruit B, d'un bien-fonds non construit et affecté à la zone artisanale, n'a pas causé d'expropriation matérielle (consid. 6).

Indemnité pour expropriation formelle?

Pas de droit à une indemnité pour une restriction des droits de défense des voisins selon les art. 679 et 684 CC: en effet, quand bien même les conditions de l'imprévisibilité (consid. 7b) et de la spécialité (consid. 7c) des immissions de bruit du trafic aérien sont remplies, la condition de la gravité du dommage n'est pas réalisée (consid. 7d). Quand le survol par les avions s'opère à une altitude de 600 m environ, l'intérêt digne de protection du propriétaire à la préservation de l'espace aérien de son fonds, au sens de l'art. 667 al. 1 CC, n'est pas atteint (consid. 8).

Les plans adoptés pour l'exploitation de l'aéroport ont entraîné, de fait, une interdiction de construire pendant trois à quatre ans; cela ne fonde cependant aucun droit à une indemnité (consid. 9).

Regesto (it):
Art. 44 LNA e art. 5 LEspr in relazione con gli art. 667 cpv. 1 CC, 679 CC e 684 CC; richiesta di indennità per gli effetti derivanti dall'adozione dei piani per l'esercizio di un aeroporto (zone di rumore e di sicurezza) e per le immissioni del traffico aereo.

Situazione concreta e statuto giuridico dei fondi oggetto della domanda d'indennità in seguito all'adozione dei piani per l'aeroporto e del suo esercizio (consid. 5).

L'inclusione nella zona di rumore B di particelle non ancora edificate e attribuite alla zona artigianale non è costitutiva d'espropriazione materiale (consid. 6).

Indennità per espropriazione formale?

Nessun diritto a indennità per una soppressione dei diritti sgorganti dai rapporti di vicinato secondo gli art. 679 e 684 CC, poiché, pur essendo adempiuti i requisiti dell'imprevedibilità (consid. 7b) e della specialità (consid. 7c) delle immissioni derivanti dal traffico aereo difetta quello della gravità del danno (consid. 7d). Quando il sorvolo dei fondi avviene ad un'altezza di circa 600 metri, l'interesse degno di protezione del proprietario a conservare lo spazio aereo ai sensi dell'art. 667 cpv. 1 CC non è pregiudicato (consid. 8).

L'adozione dei piani per l'aeroporto ha di fatto implicato un blocco edilizio da tre a quattro anni: ciò non comporta alcun diritto a un'indennità (consid. 9).

Sachverhalt ab Seite 483

M. erwarb in den Jahren 1957 und 1959 drei benachbarte, insgesamt rund 25'500 m2 umfassende Grundstücke im Sandrain, im Ortsteil Oberhasli der Gemeinde Niederhasli. Die damals wie heute noch landwirtschaftlich bewirtschafteten Parzellen sind - abgesehen von einer seit längerer Zeit leerstehenden Lagerhalle - unüberbaut. Sie liegen ungefähr in der Abflugachse der Westpiste des Flughafens Zürich-Kloten, rund 3 km vom Pistenende entfernt. Durch den Zonenplan der Gemeinde Niederhasli vom 17. November 1966 wurden die Grundstücke von M. der Wohnzone W 2 zugeteilt und behielten diese Nutzungsmöglichkeit bis in die achtziger Jahre. Im Zusammenhang mit der Sicherheits- und der Lärmzonenplanung für den Flughafen Zürich-Kloten unterzog die Gemeinde Niederhasli auch die Ortsplanung einer Überprüfung. Nach dem revidierten Zonenplan vom 27. Juli 1984 gehören die Grundstücke von M. nunmehr zur Gewerbezone in landschaftlich empfindlichem Gebiet. Mit Beschluss vom 10. Juni 1980 leitete der Gemeinderat Niederhasli im übrigen das amtliche Quartierplanverfahren "Rietwiese" ein, das den grösseren Teil der Grundstücke von M. miteinbezog. M. focht diesen Beschluss erfolglos an. Der Quartierplan "Rietwiese" wurde am 24. Mai 1988 von der Gemeinde festgesetzt, musste aber auf Rekurse hin erneut überarbeitet werden. Am 25. September 1990 entschied der Gemeinderat Niederhasli, die amtlichen Quartierplanverfahren "Rietwiese" und "Frohsinn" zusammenzulegen. Das vereinigte Quartierplanverfahren, das alle drei hier interessierenden Grundstücke erfasst, ist noch nicht abgeschlossen. Die für den Flughafen Zürich erarbeiteten Sicherheitszonenpläne wurden im Jahre 1978 öffentlich aufgelegt. Diese wiesen das Gebiet der Gemeinde Niederhasli der Zone I zu, in welcher die Errichtung

oder Erweiterung von Bauten oder anderen festen Objekten, welche die in den Plänen angegebenen Begrenzungskoten überragen, untersagt ist. Auf den Grundstücken von M. wurde damit eine Maximalhöhe von Bauten und Anlagen von 21 bis 38 Metern festgesetzt. Die Sicherheitszonenpläne sind nach Abweisung der gegen sie erhobenen Einsprachen mit der Veröffentlichung im Amtsblatt des Kantons Zürich vom 30. September 1983 verbindlich geworden. Die Lärmzonenpläne für den Flughafen Zürich wurden in den betroffenen Gemeinden erstmals im Jahre 1978 zusammen mit den Sicherheitszonenplänen aufgelegt. Da sich jedoch in der Folge der Zürcher Kantonsrat gegen eine Verlängerung der Flughafenpisten aussprach, mussten die Lärmzonenpläne vollständig überarbeitet werden. Die neuen Pläne wurden am 1. September 1982 publiziert. M. erhob gegen die Zuweisung des Gebietes Sandrain zur Lärmzone B Einsprache und verlangte die Umteilung in die Lärmzone C. Dieses Begehren wurde vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 16. September 1985 abgewiesen. Die Lärmzonenpläne erlangten am 28. August 1987 Rechtskraft. M. wandte sich erstmals am 8. Juli 1983 - also nach Abweisung seiner gegen den Sicherheitszonenplan gerichteten Einsprache - an den Präsidenten der Eidgenössischen Schätzungskommission, Kreis 10, und stellte gestützt auf Art. 42 Abs. 1 lit. a und Art. 44 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) ein Gesuch um Durchführung eines Schätzungsverfahrens wegen materieller Enteignung. Nach Vornahme eines Augenscheines und Durchführung einer Schätzungsverhandlung wies die Schätzungskommission das Entschädigungsbegehren am 26. November 1984 ab. Die von M. gegen diesen Entscheid erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde wies das Bundesgericht mit Urteil vom 29. Mai 1986 (E.6/1985) ebenfalls ab. Es führte hiezu aus, dass der Sicherheitszonenplan allein mit keiner materiellen Enteignung verbunden sei, da er die Nutzungsmöglichkeiten, die dem Grundeigentümer gemäss kommunalem Zonenplan zustünden, nicht beschränke. Es bleibe dem Beschwerdeführer jedoch unbenommen, im Anschluss an das Verbindlichwerden des Lärmzonenplanes ein Gesuch um Entschädigung für die durch die Flughafenplanung verursachten Eingriffe in ihrer Gesamtheit zu stellen.
Nach Abweisung der Einsprache gegen den überarbeiteten Lärmzonenplan gelangte M. erneut an die Eidgenössische Schätzungskommission und ersuchte um Entschädigung für die Eigentumsbeschränkungen,

die er durch den Lärmzonenplan in Verbindung mit dem Sicherheitszonenplan sowie durch weitere auf die Flughafenplanung zurückzuführende kantonale und kommunale Massnahmen erlitten habe. Der Kanton Zürich erklärte sich mit der Eröffnung eines Verfahrens einverstanden, stellte jedoch den Antrag, das Verfahren zu sistieren bzw. auf das Entschädigungsbegehren zur Zeit nicht einzutreten, weil der Lärmzonenplan noch nicht verbindlich sei. Neben dem an die Eidgenössische Schätzungskommission gerichteten Begehren um Durchführung des Schätzungsverfahrens verlangte M. vom Gemeinderat Niederhasli, dass ein kantonalrechtliches Verfahren zur Festsetzung der Enteignungs- und Heimschlagsentschädigung infolge Umzonung seiner Grundstücke eingeleitet werde. Dieses Gesuch um Verfahrenseröffnung wurde auf die Weigerung des Gemeinderates hin schliesslich vom Verwaltungsgericht des Kantons Zürich gutgeheissen. Das kantonalrechtliche Schätzungsverfahren wurde in der Folge eingeleitet, von der Schätzungskommission des I. Kreises jedoch am 30. Juni 1995 bis zum Abschluss des bundesrechtlichen Entschädigungsverfahrens eingestellt. Im bundesrechtlichen Verfahren wies die Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10, das am 7. März 1986 angemeldete Entschädigungsbegehren von M. mit Urteil vom 26. Oktober 1990 ab. Gegen diesen Entscheid hat M. Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben, welche nach Durchführung eines Augenscheins und Beizug eines Berichts der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) abgewiesen worden ist.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

5. Die hier interessierenden Grundstücke können nach Erlass der Sicherheits- und Lärmzonenpläne für den Flughafen Zürich von Bundesrechts wegen nur noch mit Gebäuden mit einer Maximalhöhe von 21 bis 38 Metern überbaut werden, wobei - neben Flughafen- und militärischen Anlagen - einzig Industrie- und Gewerbebauten, Geschäfts- und Bürohäuser mit Schallschutz sowie Abwartswohnungen mit Schallschutz zugelassen werden können (vgl. Art. 62 Abs. 1 der Verordnung über die Luftfahrt vom 14. November 1973 [LFV; SR 748.01]in der Fassung vom 5. März 1984 [AS 1984 S. 318]; heute ersetzt durch Art. 42 Abs. 1 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 [VIL; SR 748.131.1]). Bei der Revision der kommunalen Nutzungsplanung,

die unbestrittenermassen durch die Flughafenplanung beeinflusst wurde, sind die Parzellen als "Gewerbezone in landschaftlich empfindlichem Gebiet" ausgeschieden worden. In dieser gelten eine Baumassenziffer (m3/m2) von maximal 4 sowie eine Überbauungs- ziffer von maximal 60% und darf die Bauhöhe 13,5 m nicht überschreiten. In Zonen mit landschaftlich empfindlicher Lage ist eine Freiflächenziffer von 5% einzuhalten. Allgemein sind in den Industrie- und Gewerbezonen nur mässig störende Betriebe zulässig (Art. 16 der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Niederhasli, festgesetzt durch Gemeindeversammlungsbeschlüsse vom 29. August 1983 und 30. Oktober 1985, genehmigt durch den Regierungsrat des Kantons Zürich am 27. Juli 1984 und 1. Oktober 1986). Die fraglichen Grundstücke liegen im übrigen im Abflugkorridor der sog. Westpiste und werden von den Flugzeugen in einer Höhe von 500 bis 700 m oder höher überflogen; die Höhe von 500 m wird selten unterschritten, jene von 700 m von moderneren Flugzeugen relativ häufig überschritten. Der für das Gebiet "Sandrain" ermittelte, auf den Verkehrsdaten von 1994 basierende Lärmpegel, der nicht wesentlich von jenem der achtziger Jahre abweichen dürfte, erreicht einen NNI-Wert von 51.6 bzw. einen Leq-Wert von 70.1 dB(A). Zu prüfen ist hier, ob dem Beschwerdeführer aufgrund der tatsächlichen und rechtlichen Situation der Grundstücke, in der sich diese infolge der Flughafenplanung und des Flugbetriebs befinden, ein Entschädigungsanspruch aus materieller oder formeller Enteignung zusteht. Rechtskräftig beurteilt wurde bereits, dass der Sicherheitszonenplan für sich allein für die Parzellen im "Sandrain" zu keiner materiellen Enteignung geführt hat. Weiter wurde im bundesgerichtlichen Entscheid vom 29. Mai 1986 (E.6/1985) auch festgestellt, die Tatsache, dass der Luftraum für den Überflug beansprucht werde, begründe keinen Entschädigungsanspruch, sofern der Eigentümer der überflogenen Grundstücke keinen Schaden erleide; ein solcher sei aber vom Beschwerdeführer nicht namhaft gemacht worden. Auf diese Frage darf nochmals kurz eingegangen werden, nachdem im Urteil Tranchet und Mitbet. vom 24. Juni 1996 (BGE 122 II 349) die Voraussetzungen für die Zuerkennung einer Entschädigung für Überflug präzisiert worden sind. Zu untersuchen ist schliesslich auch, ob der Beschwerdeführer durch den Planungsablauf derart in der Nutzung der Grundstücke behindert worden sei, dass er eine Entschädigung für Bausperre beanspruchen könne. Dagegen sprengt die Frage, ob die Zuweisung der Parzellen im "Sandrain" zu einer Gewerbezone "in landschaftlich empfindlichem Gebiet"

statt zu einer anderen Zone ohne Wohnbauten entschädigungspflichtig sei, den Rahmen des Streitgegenstandes, da sie nicht im Zusammenhang mit der Flughafenplanung steht.

6. Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, dass der Einbezug der Grundstücke in die Lärmzone B, in wel-

cher Wohnbauten verboten sind, und die Umteilung des Bodens von der Wohnzone in die Gewerbezone, mit welcher die Gemeinde der Lärmzonenplanung vorweg Rechnung getragen hat, zu einer materiellen Enteignung geführt haben. a) Eine materielle Enteignung liegt vor, wenn dem Eigentümer der bisherige oder ein voraussehbarer künftiger Gebrauch einer Sache untersagt oder in einer Weise eingeschränkt wird, die besonders schwer wiegt, weil der betroffenen Person eine wesentliche aus dem Eigentum fliessende Befugnis entzogen wird. Geht der Eingriff weniger weit, so wird gleichwohl eine materielle Enteignung angenommen, falls einzelne Personen so betroffen werden, dass ihr Opfer gegenüber der Allgemeinheit unzumutbar erschiene und es mit der Rechtsgleichheit nicht vereinbar wäre, wenn hiefür keine Entschädigung geleistet würde. In beiden Fällen ist die Möglichkeit einer künftigen besseren Nutzung der Sache indessen nur zu berücksichtigen, wenn im massgebenden Zeitpunkt anzunehmen war, sie lasse sich mit hoher Wahrscheinlichkeit in naher Zukunft verwirklichen. Unter besserer Nutzung eines Grundstücks ist in der Regel die Möglichkeit seiner Überbauung zu verstehen (BGE 121 II 417 E. 4a; BGE 119 Ib 124 E. 2b). b) Vom Entzug einer wesentlichen aus dem Eigentum fliessenden Befugnis im Sinne des Tatbestandes der materiellen Enteignung kann angesichts der 1969 geschaffenen verfassungsmässigen Ordnung des Bodenrechts (Art. 22ter und 22quater BV) zum vornherein nur gesprochen werden, wenn im Zeitpunkt der Planungsmassnahme, die einer Enteignung gleichkommen soll, eine raumplanerische Grundordnung galt, welche die Berechtigung zum Bauen auf dem fraglichen Grundstück einschloss. Dies trifft zu, wenn die Gemeinde über einen Nutzungsplan im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) verfügte, der die Bauzonen in zweckmässiger Weise rechtsverbindlich von den Nichtbauzonen trennt und jenes Land in die Bauzonen einbezieht, das sich für die Überbauung eignet und weitgehend überbaut ist oder voraussichtlich innert 15 Jahren benötigt und erschlossen wird (Art. 15 und 19 RPG; Art. 5 des Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetzes vom 4. Oktober 1974 [WEG,

SR 843]). Genügt eine altrechtliche, vor Inkrafttreten des Raumplanungsgesetzes erlassene Ortsplanung diesen Anforderungen nicht, so wird erst bei Erlass einer den verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden raumplanerischen Grundordnung Bauland im heute geltenden Sinne ausgeschieden. Wird zu diesem Zeitpunkt ein Grundstück nicht den Bauzonen zugeteilt, so liegt gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung und Terminologie nicht eine Auszonung, sondern eine Nichteinzonung vor, und zwar auch dann, wenn die fragliche Fläche nach der früheren Ordnung überbaut werden konnte. Eine solche Nichteinzonung löst grundsätzlich keine Entschädigungspflicht aus (vgl. zum Ganzen BGE 122 II 326 E. 4; BGE 119 Ib 124 E. 2, je mit zahlreichen Hinweisen).
In BGE 122 II 326 E. 5c hat das Bundesgericht noch weiter gehend festgehalten, dass Nutzungsbeschränkungen, die sich im Zuge des Wechsels von einer Bau- und Zonenordnung aus der Zeit vor Inkrafttreten des Raumplanungsgesetzes zu einer auf diesem Gesetz beruhenden Ordnung ergeben, entschädigungsrechtlich generell nicht als Auszonungen gelten. Vielmehr sei in solchen Fällen die Entschädigungsfrage nach den für eine Nichteinzonung - bzw. allenfalls für eine Neueinzonung - geltenden Grundsätzen zu beurteilen, weil erst nach Inkrafttreten des RPG im dort vorgesehenen bundesrechtlichen Verfahren im Lichte der verfassungsrechtlichen Prinzipien über die Zugehörigkeit eines Grundstücks zur Bauzone habe entschieden werden können. Wollte man es anders halten, so hiesse dies, den Planungsbehörden die erstmalige Umsetzung der verfassungsrechtlichen und raumplanungsgesetzlichen Prinzipien zu verunmöglichen oder über Gebühr zu erschweren. Es bestünde nämlich die Gefahr, dass sich die Planungsbehörden dabei allenfalls von entschädigungs- statt von raumordnungsrechtlichen Gesichtspunkten leiten liessen. Würden dagegen die Beschränkungen bisheriger - "vorraumplanungsrechtlicher" - Nutzungsmöglichkeiten durchwegs als Nichteinzonungsfälle betrachtet, so öffne dies den Weg zu sachgerechten Lösungen.
c) Es ist höchst fraglich, ob es sich beim Zonenplan der Gemeinde Niederhasli vom 17. November 1966/13. Juli 1967, durch den die fraglichen Grundstücke der Wohnzone 2 zugewiesen wurden, um einen Nutzungsplan handelte, der den im Raumplanungsgesetz umschriebenen Grundsätzen materiell entsprach. Insbesondere er-

scheinen die damals ausgeschiedenen Bauzonen als zu gross, um vor den Anforderungen von Art. 15 und 19 RPG standhalten zu können. Die Frage nach der Bundesrechtskonformität des Zonenplans 1966

BGE 123 II 481 S. 489

kann jedoch offenbleiben, da nach dem Gesagten generell bei allen Neufestsetzungen der kommunalen Zonenordnung, die erstmals unter der Herrschaft des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes vorgenommen worden sind, die Änderungen von altrechtlich zulässigen Nutzungen entschädigungsmässig als Nicht- oder Neueinzonungen zu betrachten sind. Die Grundstücke des Beschwerdeführers sind somit durch den Zonenplan der Gemeinde Niederhasli von 1984 nicht um- oder abgezont, sondern im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung erstmals einer Bauzone, nämlich der Gewerbezone, zugewiesen worden. Aus dieser Neuzuteilung lässt sich offensichtlich kein Entschädigungsanspruch ableiten. Sowenig ein Grundeigentümer Anspruch darauf hat, dass sein Grundstück stets in einer bestimmten Bauzone verbleibe (vgl. BGE 122 Ia 249 E. 3e S. 300, mit Hinweisen auf weitere Urteile), sowenig hat er ein Recht darauf, dass seine Parzelle in eine bestimmte Bauzone einbezogen werde. d) Selbst wenn im übrigen von der Neuordnung des Bodenrechts abgesehen und davon ausgegangen würde, dass die fraglichen Grundstücke von der Wohnzone in die Gewerbezone umgeteilt worden wären, wäre in dieser Umzonung keine materielle Enteignung zu erblicken, da es an der hiefür erforderlichen Intensität des Eingriffs mangelt. Ein Entschädigungsanspruch besteht wie dargelegt nur dann, wenn eine wesentliche aus dem Eigentum fliessende Befugnis aufgehoben wird, also etwa, wenn eine Überbauungsmög- lichkeit vollkommen entzogen wird. Dagegen gelten nach ständiger Rechtsprechung selbst massive Nutzungsbeschränkungen regelmässig nicht als besonders schwerer und daher gemäss Art. 22ter BV entschädigungspflichtiger Eingriff, falls auf den fraglichen Liegenschaften noch eine wirtschaftlich sinnvolle und gute Nutzung möglich bleibt. Die Eigentumsgarantie als Wertgarantie gewährleistet nicht, dass eine Baulandparzelle dauernd bestmöglich ausgenutzt werden kann; mit Änderungen im zulässigen Nutzungsmass und in der Art der baulichen Nutzung muss der Eigentümer grundsätzlich rechnen, solange er vom Grundstück noch einen bestimmungsgemässen Gebrauch machen kann (vgl. BGE 114 Ib 112 E. 6b S. 121; 111 Ib 257 E. 4a S. 263, je mit Hinweisen; Entscheid vom 23. Mai 1995 i.S. P. gegen Gemeinde Männedorf E. 5, publ. in ZBl 98/1997 E. 185; Entscheid vom 21. November 1984 i.S. M. gegen Landschaft Davos E. 4 ff., publ. in ZBl 86/1985 S. 211). Ein solcher wirtschaftlich sinnvoller Gebrauch kann aber von den umstrittenen Grundstücken nach deren Zuweisung zu einer Gewerbezone mit den

BGE 123 II 481 S. 490

in Erwägung 5 geschilderten Ausnutzungsmöglichkeiten durchaus noch gemacht werden. e) Aus dem Gesagten ergibt sich schliesslich, dass hier auch keine Entschädigung unter dem Titel "Sonderopfer" zuerkannt werden kann. Abgesehen davon, dass sich neben dem Beschwerdeführer zahlreiche weitere Grundeigentümer wegen der Flughafenplanung in einer ähnlichen oder noch ungünstigeren Lage befinden, fehlte es auch in dieser Hinsicht an der für einen Entschädigungsanspruch vorausgesetzten Schwere des Eingriffs.

7. Muss mithin ein Entschädigungsanspruch aus materieller Enteignung für die lärmzonen- und raumplanerische Behandlung der Grundstücke verneint werden, so schliesst das nicht aus, dass dem Grundeigentümer für übermässige Einwirkungen aus dem Betrieb des Flughafens Zürich eine Entschädigung für formelle Enteignung zustehen könnte. Wie das Bundesgericht in BGE 110 Ib 368 entwickelt und in BGE 121 II 317 bestätigt hat, stehen die Bestimmungen von Art. 42 bis 44 LFG und das ausführende Verordnungsrecht der Anwendung des Bundesgesetzes über die Enteignung nicht im Wege. Da der Bundesrat bei der Festsetzung der durch die

Lärmzonen bewirkten Eigentumsbeschränkungen nur von der Kompetenz Gebrauch gemacht hat, zukünftige Nutzungen oder Nutzungserweiterungen zu verbieten, die bisherige Nutzung bestehender Gebäude aber nicht eingeschränkt hat, kommen die Grundsätze der formellen Enteignung vor allem dort zum Zuge, wo bereits überbaute Grundstücke durch Immissionen beeinträchtigt werden. Auch für unüberbaute Grundstücke kann das formelle Enteignungsrecht jedenfalls solange eine Rolle spielen, als die in der Umweltschutzgesetzgebung für die Planung und Baubeschränkung massgebenden Grenzwerte nicht mit jenen übereinstimmen, die in der Luftfahrtgesetzgebung für die Nutzungsbeschränkungen festgelegt worden sind. a) Das Bundesgericht hat in steter Rechtsprechung darauf hingewiesen, dass nach ausdrücklicher Bestimmung von Art. 5 EntG neben den anderen dinglichen Rechten an Grundstücken auch die aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechte Gegenstand der Enteignung bilden können. Als solches gilt insbesondere das in Art. 679 und 684 ZGB umschriebene Recht des Grundeigentümers, übermässige von benachbarten Grundstücken ausgehende Immissionen abzuwehren. Gehen indes diese Einwirkungen von einem Werk aus, das im öffentlichen Interesse liegt und für welches dem Werkeigentümer oder Konzessionär das Enteignungsrecht

zusteht, und können die Immissionen nicht oder nur mit einem unverhältnismässigen Kostenaufwand vermieden werden, so müssen die Abwehransprüche des Grundeigentümers dem vorrangigen öffentlichen Interesse am Unternehmen weichen. Dem Nachbarn verbleibt anstelle der privatrechtlichen Unterlassungsklage einzig die Möglichkeit, für die Unterdrückung seines Abwehrrechts gestützt auf Art. 5 EntG Entschädigung zu fordern (vgl. etwa BGE BGE 121 II 318 E. 4; BGE 116 Ib 11 E. 2; BGE 106 Ib 241 E. 3, je mit zahlreichen Hinweisen). Als Nachbar gilt hiebei nicht nur der unmittelbare Anstösser, sondern jeder, der als Eigentümer eines Grundstücks von der Einwirkung betroffen wird. Die Immission muss nicht in jedem Falle von einer Benutzungshandlung ausgehen, die sich innerhalb der grundbuchlichen Grenzen des Ausgangsgrundstücks abspielt; es genügt, dass sie als Folge einer bestimmten Benutzung oder Bewirtschaftung der Ausgangsparzelle erscheint, auch wenn die Störungsquelle ausserhalb des Grundstücks liegt. Deshalb gilt nach bundesgerichtlicher Praxis der Lärm startender und landender Flugzeuge, auch soweit er nicht auf oder über dem Flugplatz entsteht, als Einwirkung des Flugplatzes (BGE 120 II 15 E. 2a mit Verweisungen). Weiter ist in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu den -vorab vom Schienen- und Strassenverkehr ausgehenden - Lärmimmissionen ausgeführt worden, dass diese nur dann als übermässig im Sinne von Art. 684 ZGB zu betrachten sind und den Enteigner ersatzpflichtig werden lassen, wenn sie für den Grundeigentümer nicht voraussehbar waren, ihn in spezieller Weise treffen und einen schweren Schaden verursachen (vgl. die Zusammenfassung in BGE 121 II 318 E. 4d). Die Frage, ob diese Voraussetzungen auch für die Einwirkungen aus dem Flugverkehr zu gelten hätten, ist in BGE 110 Ib 368 E. 3b noch offen gelassen, in BGE 121 II 318 E. 5b nach eingehender Prüfung bejaht worden. Nach den dort angestellten Erwägungen, auf die hier generell verwiesen werden kann, steht dem Beschwerdeführer nur dann ein Entschädigungsanspruch für die Grundstücke im "Sandrain" zu, wenn die drei genannten Bedingungen kumulativ erfüllt sind. b) Was die Unvorhersehbarkeit der Fluglärm-Immissionen anbelangt, so kann diese entgegen den Erwägungen der Schätzungskommission im angefochtenen Entscheid als gegeben betrachtet werden. Wie in BGE 121 II 317 E. 6 b/aa S. 334 ff. im einzelnen dargelegt worden ist, hat der Flugverkehr auf den Flughäfen Genf und Zürich zehn bis fünfzehn Jahre nach Beendigung des zweiten Weltkrieges

rasanten Aufschwung erfahren. In den gleichen Zeitraum fallen die ersten Anstrengungen und Massnahmen von Behörden und Anwohner zur Bekämpfung des mit dem Flugverkehr verbundenen Lärms. Das Bundesgericht hat aufgrund der damaligen Entwicklungen geschlossen, dass sich in jener Zeit jedermann - und nicht bloss die Flughafen-Anwohner - über die hohe Fluglärmbelastung rund um die Landesflughäfen klar werden musste. Demzufolge hat es die Schwelle für die Vorher- bzw. Unvorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen im Raume der Flughäfen Genf und Zürich auf den 1. Januar 1961 gelegt. Da der Beschwerdeführer die Grundstücke in Oberhasli 1957 und 1959, also noch vor dem massgeblichen Zeitpunkt, erworben hat, ist hier von der Unvorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen auszugehen. c) Die Voraussetzung der Spezialität ist insbesondere dann gegeben, wenn die Lärmimmissionen eine Intensität erreichen, die das Mass des Üblichen und Zumutbaren übersteigt. Dies ist nach neuerer Rechtsprechung regelmässig anzunehmen, wenn die in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden (BGE 119 Ib 348 E. 5b S. 356). Nun sind zwar die Lärm-Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen noch nicht bestimmt und die Vorarbeiten für die Schaffung eines entsprechenden Anhangs zur Lärmschutz-Verordnung immer noch im Gang (vgl. Botschaft des Bundesrates vom 20. November 1991 über eine Änderung des Luftfahrtgesetzes, BBl 1992 I 607, 630). Das hat das Bundesgericht jedoch nicht daran gehindert, in BGE 121 II 317 gestützt auf erste Resultate der Expertenkommission lückenfüllend davon auszugehen, dass für die Belastungsgrenzwerte auf das Lärmmass Leq in dB(A) und nicht auf die bisher für die Lärmzonen verwendeten NNI-Werte abzustellen sei. Weiter ist geschlossen worden, dass eine Pegelkorrektur, wie sie zur Ermittlung der Belastungsgrenzwerte für Lärm von Regionalflughäfen und Flugfeldern je nach den Flugbewegungszahlen vorzunehmen ist (vgl. Anhang 5 zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]), für die Landesflughäfen angesichts der Flugdichte nicht notwendig sei oder sich jedenfalls in kleinem Rahmen halte. Schliesslich ist festgestellt worden, dass die Fluglärmbelastung in den Wohngebieten um den Flughafen Genf 65 dB(A) bis 70 dB(A) erreiche und somit den Immissionsgrenzwert für die Empfindlichkeitsstufe II von 60 dB(A) übersteige, der gemäss den Anhängen zur Lärmschutz-Verordnung für die verschiedenen Lärmarten üblicherweise gelte. Die Spezialität der Lärmeinwirkungen

auf die fraglichen Grundstücke um den Flughafen Genf ist demnach bejaht worden. Wird im vorliegenden Fall in gleicher Weise argumentiert, so kann darauf abgestellt werden, dass die Lärmbelastung auf den fraglichen Grundstücken, ausgedrückt als Mittelungspegel Leq, nach den Angaben der EMPA rund 70 dB(A) erreicht. Die in der Gewerbezone liegenden Parzellen im "Sandrain" sind der Empfindlichkeitsstufe III zuzuordnen (in welcher mässig störende Betriebe zugelassen sind; vgl. Art. 43 Abs. 1 lit. c LSV). Für diese sehen sämtliche Belastungsgrenzwert-Tabellen der Lärmschutz-Verordnung (Anhänge 3 bis 8) für die verschiedenen Lärmarten einen Immissionsgrenzwert (Tag) von 65 dB(A) vor. Daraus ergibt sich, dass die Lärmeinwirkungen auf den betreffenden Grundstücken eine Intensität erreichen, die als speziell bezeichnet werden muss. d) Die Voraussetzung der Schwere bezieht sich schliesslich auf den durch die Immissionen entstehenden Schaden. Sie findet nach der Rechtsprechung ihre Rechtfertigung im Grundsatz, dass eine Entschädigung nicht für jeden beliebigen staatlichen Eingriff und damit auch nicht für jede beliebige Beeinträchtigung durch den öffentlichen Verkehr geschuldet wird. Der Schaden muss somit eine gewisse Höhe oder einen gewissen Prozentsatz des Gesamtwertes einer Liegenschaft erreichen, um Anlass zu einer Ersatzleistung zu geben (vgl. BGE 110 Ib 340 E. 2 und 11). Im vorliegenden Fall fällt in Betracht, dass die den Immissionen ausgesetzten Grundstücke - abgesehen von einer älteren Lagerhalle - noch unüberbaut und, gerade wegen der Lärmbelastung, der Gewerbezone zugewiesen worden sind. In einer solchen im Zuge der Flughafenplanung vorgenommenen Änderung der Nutzungsordnung hat das Bundesgericht in den Genfer Entschädigungsverfahren eine Art "Realleistung" im Sinne von Art. 18 Abs. 2 EntG erblickt; durch diese werde ein Schadenseintritt verhindert bzw. der Schaden derart vermindert, dass kein Grund mehr für eine zusätzliche Geldleistung besteht (BGE 122 II 340 E. 2, 349 nicht publ. E. 2). Desgleichen kann für die Grundstücke in Oberhasli festgestellt werden, dass sie nach ihrer Zuweisung zur Gewerbezone trotz der Lärmbelastung noch einer vollen Nutzung zugeführt werden können. In einer

Gewerbezone, wie sie hier in der kommunalen Zonenordnung vorgesehen ist, spielen die Aussenlärmbeeinträchtigungen nur eine geringe Rolle: Die gewerbliche Tätigkeit spielt sich meist in Gebäuden ab, die - sofern überhaupt notwendig - relativ leicht gegen Lärm zu isolieren sind. Die Aussenflächen werden

kaum genutzt und dienen jedenfalls nicht zu längerem Aufenthalt. Zudem befinden sich die Gewerbetreibenden ohnehin nur während der Arbeitsstunden in dieser Zone. Es ist daher hier gleich wie in den zitierten Genfer Fällen das Vorliegen eines schweren Schadens zu verneinen. Demzufolge steht dem Beschwerdeführer kein Entschädigungsanspruch für die Unterdrückung seines Abwehranspruches gegen Lärmimmissionen zu.

8. Der Beschwerdeführer brachte schon im bundesgerichtlichen Verfahren E.6/1985 vor, der Sicherheitszonenplan beschränke nicht nur die Überbauungsmöglichkeiten, sondern beeinträchtige ganz generell den Anspruch auf die Nutzung des Luftraumes, der sich aus Art. 667 Abs. 1 ZGB ergebe. Die Eigentümer der in den An- und Abflugschneisen gelegenen Grundstücke hätten deshalb ein berechtigtes Interesse daran, dafür entschädigt zu werden, dass der grundsätzlich ihnen gehörende Luftraum für den Flugbetrieb in Anspruch genommen werde. Das Bundesgericht hat in E. 4 seines Entscheides vom 29. Mai 1986 zu bedenken gegeben, dass im Enteignungsverfahren - sei es im Rahmen einer formellen oder einer materiellen Enteignung - nur der durch den Eingriff tatsächlich entstehende Schaden zu vergüten sei. Führe der Entzug oder die Einschränkung eines Rechtes zu keiner Vermögensverminderung, so sei auch keine Entschädigung geschuldet. Es sei aber nicht ersichtlich und werde auch nicht dargelegt, welcher Gebrauch des Luftraumes über den Grundstücken des Beschwerdeführers durch den Sicherheitszonenplan vereitelt worden und welcher Schaden dadurch entstanden sei. Das Bundesgericht hat sich in den Genfer Fällen mit der Frage des Überflugs und eines sich hieraus ergebenden enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruchs erneut befasst. Es hat zunächst in BGE 121 II 317 E. 5b S. 332 darauf hingewiesen, dass Grundstücke, die beim Abflug oder bei der Landung in nur geringer Höhe überflogen werden, neben Lärmimmissionen auch physischen Einwirkungen ausgesetzt seien, die sogar zu Gebäudeschäden führen können (Luft-Turbulenzen, von den Triebwerken herabfallende Eisbrokken). Gegen solche Beeinträchtigungen - so ist in BGE 122 II 349 E. 4 weiter ausgeführt worden - kann sich der Grundeigentümer gestützt auf Art. 667 Abs. 1 ZGB zur Wehr setzen, soweit dieses Recht nicht durch öffentlichrechtliche Vorschriften, insbesondere der Luftfahrtgesetzgebung, eingeschränkt wird (vgl. Entscheid vom 12. Mai 1995 i.S. J. E. 5, publ. in ZBl 97/1996 S. 416). Nach Art. 667 Abs. 1 ZGB erstreckt sich das Eigentum an Grund und Boden nach oben und unten auf den Luftraum und das Erdreich,

soweit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht. Wie gross diese räumliche Ausdehnung ist, kann nicht in allgemeiner Weise umschrieben werden, sondern bestimmt sich von Fall zu Fall nach den konkreten Umständen und dem schutzwürdigen Interesse des Eigentümers, diesen Raum selbst zu beherrschen und das Eindringen anderer abzuwehren. Das Bundesgericht hat es denn auch stets abgelehnt, gestützt auf die zivilrechtliche Norm generell eine Mindestflughöhe festzulegen (BGE 104 II 86; BGE 103 II 96). Immerhin ist in BGE 122 II 349 (E. 4a/bb S. 345) bestätigt worden, dass sich das Interesse des Grundeigentümers am Luftraum nicht auf die Möglichkeit beschränkt, diesen baulich auszunutzen, sondern auch das Recht umfasst, ihn freizuhalten; insofern vermag die im Sicherheitszonenplan festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe nichts über die vertikale Ausdehnung des Grundeigentums auszusagen. Das Bundesgericht hat deshalb in den Genfer Flughafen-Fällen für zwei in unmittelbarer Nähe des Pistenendes liegende Parzellen, die regelmässig

in einer Höhe von nur 75 m bzw. rund 100 m durch Grossraumflugzeuge überflogen werden, einen Eingriff in das Grundeigentum bejaht. Den Eigentümern dieser Liegenschaften, die zu Wohnzwecken bestimmt sind und nicht anders genutzt werden können, ist dementsprechend eine enteignungsrechtliche Entschädigung zuerkannt worden (BGE 122 II 350; nicht publ. Entscheid vom 24. Juni 1996 i.S. Erbengemeinschaft S.). Die hier zu beurteilende Situation ist mit jener in den Genfer Fällen nicht vergleichbar. Die Grundstücke im "Sandrain" liegen rund 3 km vom Pistenende entfernt und werden wie dargelegt in einer Höhe von rund 600 m (Mittelwert) überflogen. Dass bei einer solchen Überflugshöhe physische Einwirkungen entstünden, ist nicht anzunehmen. Auch psychisch wirken Überflüge in dieser Entfernung erfahrungsgemäss zwar noch beeindruckend, aber nicht bedrohlich. Im übrigen sollen die Parzellen ja Gewerbe- und nicht Wohnzwekken dienen. Unter diesen Umständen kann nicht gesagt werden, dass durch den Flugverkehr in schützenswerte Interessen des Beschwerdeführers an der Freihaltung des Luftraumes eingegriffen werde. Sein Entschädigungsbegehren für Überflug müsste daher, falls es im Urteil vom 29. Mai 1986 noch nicht in allen Belangen abschliessend beurteilt worden wäre, auch im Lichte der neueren Rechtsprechung abgewiesen werden.

9. Nach den weiteren Darlegungen des Beschwerdeführers hat sich die Flughafenplanung allein schon deshalb enteignungsgleich ausgewirkt, weil sie ihn während dreissig Jahren an der Realisierung

seiner Überbauungswünsche gehindert habe. Er habe seit Beginn der sechziger Jahre vergeblich versucht, Bauprojekte auf seinen Liegenschaften in Niederhasli zu verwirklichen: Zuerst seien die von ihm in Aussicht genommenen Tanklager und Industriebauten unter Hinweis auf die Vorwirkungen der Flughafenplanung verhindert worden. Anschliessend hätten sich im Hinblick auf den Lärmzonenplan auch keine neue Wohnbauten mehr realisieren lassen. Noch heute warte er auf eine bauliche Nutzung. Nach der Rechtsprechung (BGE 109 Ib 23) führe aber eine Bauverhinderung, die zehn Jahre oder länger daure, zu einem Sonderopfer und damit zu einem Entschädigungsanspruch.
Entgegen dieser Darstellung kann jedoch bei genauer Betrachtung des Planungs- und Zeitablaufes keine längere Periode ausgemacht werden, in welcher der Beschwerdeführer tatsächlich wegen der Flughafenplanung an der Überbauung der fraglichen Grundstücke gehindert gewesen wäre: Der Beschwerdeführer hat nach deren Kauf in den Jahren 1957 und 1959 zwar 1962 Pläne für ein "prov. Bürogebäude mit Kantine" erstellen lassen, welche bei den Akten liegen, aber offenbar nie - weder vorher noch nachher - ein Baugesuch für Industrieanlagen eingereicht. Aus welchen Gründen seine Parzellen im Jahre 1966 zum Wohngebiet geschlagen wurden, ist nicht bekannt, doch kann ausgeschlossen werden, dass dies im Hinblick auf die erst im Jahre 1977 erarbeiteten Sicherheits- und Lärmzonenpläne geschah (vgl. Geschäftsbericht des Regierungsrates des Kantons Zürich 1978, S. 242). Die Änderung der kommunalen Ortsplanung von 1984, im Rahmen welcher die Grundstücke der Gewerbezone zugeteilt wurden, stand dagegen unbestrittenermassen im Zusammenhang mit der Lärmzonenplanung. Doch war bereits mit Beschluss vom 10. Juni 1980 das amtliche Quartierplanverfahren "Rietwiese" eingeleitet worden, das 1990 mit dem Quartierplanverfahren "Frohsinn" zusammengelegt worden und heute noch nicht abgeschlossen ist. Vor Abschluss des Quartierplanverfahrens, das sich nicht auf die Flughafenplanung zurückführen lässt, gelten aber die in das Verfahren einbezogenen Grundstücke nicht als überbaubar, da erst der - rechtskräftige - Quartierplan die der planungs- und baurechtlichen Ordnung entsprechende Nutzung ermöglicht (§ 123 des zürcherischen Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht vom 7. September 1975). Als Zeitraum, in welchem dem Beschwerdeführer wegen der laufenden Flughafenplanung vermutlich keine Baubewilligung erteilt worden wäre, fällt somit einzig die Periode zwischen der

Erarbeitung des Sicherheitszonen- und des ersten Lärmzonenplanes im Jahre 1977 und dem Beschluss über die Einleitung des Quartierplanverfahrens vom 10. Juni 1980 in Betracht. Eine solche, drei bis vier Jahre dauernde faktische Bausperre vermag nach den eigenen Ausführungen des Beschwerdeführers und ständiger Rechtsprechung keinen Entschädigungsanspruch zu begründen (vgl. BGE 120 Ia 209 E. 6c; BGE 112 Ib 496 E. 3a S. 507; BGE 109 Ib 20 E. 4a, 268 E. 4, je mit Hinweisen).

10. Dem Beschwerdeführer ist schon im bundesgerichtlichen Entscheid vom 29. Mai 1986 darin zugestimmt worden, dass die einzelnen durch die Flughafenplanung verursachten Eingriffe nicht isoliert betrachtet werden dürften, sondern in ihrer Gesamtwirkung gewürdigt werden müssten. Eine solche Gesamtbetrachtung, wie sie in den bisher angestellten Erwägungen bereits angestrebt worden ist, könnte aber nur zur Bejahung eines Entschädigungsanspruchs führen, wenn sich als Gesamtergebnis der Sicherheits- und Lärmzonenplanung zeigte, dass dem Beschwerdeführer der bisherige Gebrauch der Grundstücke oder eine ohne weiteres realisierbare bessere Nutzungsmöglichkeit - das heisst die Möglichkeit zur Überbauung - endgültig oder während langer Zeit entzogen worden wäre (vgl. oben E. 6a und d). Nun ist hier der bisherige Gebrauch des Bodens in keiner Weise eingeschränkt worden, und kann es sich nur fragen, ob die Möglichkeit zukünftiger baulicher Nutzung vorübergehend oder endgültig ausgeschlossen oder in schwerer Weise beeinträchtigt worden sei. Dass der Beschwerdeführer nur relativ kurze Zeit durch die Flughafenplanung in allfälligen Bauabsichten gestört wurde, ist soeben dargelegt worden (E. 9); nach Einleitung des Quartierplanverfahrens stand dieses einer sofortigen Überbauung der Grundstükke entgegen. Eine Entschädigung für eine vorübergehende Bausperre fällt daher aufgrund der Luftfahrtgesetzgebung ausser Betracht. Ebenfalls ist bereits festgehalten worden, dass die fraglichen Parzellen als Gewerbeland überbaubar bleiben, dass eine solche Nutzung wirtschaftlich als sinnvoll erscheint und dass in der Zuweisung von Boden zu einer Gewerbezone jedenfalls kein schwerer Eingriff in wesentliche Grundeigentümer-Befugnisse erblickt werden kann. Die Grundstücke können denn auch praktisch gleich wie jeder andere Boden genutzt werden, der einer Gewerbezone zugewiesen worden ist; der Umstand, dass die Bauten gegen Schall zu schützen sind (Art. 42 Abs. 1 VIL), dürfte sich - wenn überhaupt - nicht wesentlich wertvermindernd auswirken. Dass heute in der Region - wie der Beschwerdeführer darlegt - Gewerbeboden

nicht gefragt und kaum verkäuflich ist, ist in erster Linie auf die wirtschaftliche Lage und möglicherweise auch darauf zurückzuführen, dass im fraglichen Gebiet (zu) viel Boden eingezont worden ist. Beides kann nicht dem Flughafenhalter angelastet werden. Das Entschädigungsbegehren des Beschwerdeführers muss daher auch bei nochmaliger abschliessender Gesamtbetrachtung abgewiesen werden.