Urteilskopf

142 II 136

11. Auszug aus dem Urteil der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung i.S. Flughafen Zürich AG und Kanton Zürich gegen Politische Gemeinde Kloten und Mitb. sowie Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10 (Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten) 1C_256/2014 und andere vom 17. März 2016

Regeste (de):
Enteignungsentschädigung wegen direkten Überflugs; Umfang und Berechnung des Minderwerts, insbesondere wenn nur ein Teil des Grundstücks überflogen wird (Art. 16 ff. EntG).

Übersicht über den Streitstand (E. 2).

An der bundesgerichtlichen Praxis, wonach der Eigentümer einer direkt, in geringer Höhe überflogenen Parzelle auch für den fluglärmbedingten Minderwert entschädigt wird, unabhängig von der Vorhersehbarkeit der Immissionen, ist festzuhalten (E. 3.4).

Zu entschädigen ist grundsätzlich der Minderwert des gesamten Grundstücks und nicht nur des direkt überflogenen Teils (E. 3.5). Ausnahmen von diesem Grundsatz können sich bei Parzellen rechtfertigen, die mit mehreren Wohnbauten überstellt oder sehr gross sind (E. 3.6).

Der fluglärmbedingte Minderwert von Ertragsliegenschaften darf auch in Gemeinden mit abendlichen und nächtlichen Ostanflügen nach dem hedonischen Modell ESchK berechnet werden (E. 4).

Rechtfertigung und Berechnung eines Zuschlags zur Abgeltung der lärmunabhängigen Aspekte des direkten Überflugs (E. 7).

Regeste (fr):
Indemnité d'expropriation en cas de survol direct; étendue et calcul de la moins-value, en particulier lorsque seule une partie d'un bien-fonds est survolée (art. 16 ss LEx).

Aperçu de l'état du litige (consid. 2).

Confirmation de la jurisprudence au terme de laquelle le propriétaire d'une parcelle directement survolée à basse altitude a droit à une indemnité d'expropriation en raison des immissions de bruit, indépendamment de la prévisibilité de ces dernières (consid. 3.4).

L'indemnité vise en principe à compenser la moins-value de l'intégralité du bien-fonds et pas seulement celle de la partie survolée (consid. 3.5). Des exceptions à ce principe peuvent se justifier pour des parcelles particulièrement étendues ou supportant plusieurs bâtiments d'habitation (consid. 3.6).

La méthode hédoniste développée par la Commission fédérale d'estimation (modèle CFE) pour déterminer la moins-value liée au bruit de survol des immeubles de rendement est également applicable dans les communes faisant l'objet de vols d'approche, par l'est, en soirée ou de nuit (consid. 4).

Justification et calcul d'une indemnité complémentaire destinée à compenser les autres inconvénients liés au survol direct que les nuisances sonores (consid. 7).

Regesto (it):
Indennità di espropriazione per sorvolo diretto; entità e calcolo della diminuzione del valore, in particolare

quando solo una parte del fondo viene sorvolata (art. 16 segg. LEspr).

Panoramica sull'oggetto del litigio (consid. 2).

Conferma della giurisprudenza del Tribunale federale, secondo la quale il proprietario di un fondo sorvolato direttamente a bassa quota dev'essere indennizzato per la diminuzione del valore derivante dal rumore del traffico aereo, indipendentemente dalla prevedibilità delle immissioni (consid. 3.4).

Di massima dev'essere indennizzato il minor valore dell'intero fondo e non solo della parte direttamente sorvolata (consid. 3.5). Eccezioni a questo principio possono essere giustificate di fronte a particelle particolarmente estese o edificate con numerosi immobili d'abitazione (consid. 3.6).

La diminuzione del valore di immobili di rendimento derivante dal rumore aereo può essere determinata anche in Comuni con voli serali e notturni provenienti da est secondo il modello "edonista" della CFS (consid. 4).

Giustificazione e calcolo di un indennizzo supplementare destinato a compensare gli aspetti indipendenti dal rumore del sorvolo diretto (consid. 7).

Sachverhalt ab Seite 137

BGE 142 II 136 S. 137

A. Nach Einführung der sogenannten "Ostanflüge" auf Piste 28 des Flughafens Zürich im Oktober 2001 ersuchten zahlreiche Grundeigentümer aus der betroffenen Region den Flughafen Zürich AG um eine Entschädigung für den eingetretenen Minderwert. Dazu gehörten auch die Gemeinde Kloten (Parzellen Nrn. 3472 und 3465), A. (Nr. 4962), die B. AG (Nr. 4290), C. (Nr. 4693), D. (Nr. 4691), E. (Nr. 3918) und F. (Nr. 4692) (im Folgenden: die Enteigneten), deren Parzellen beim Anflug auf den Flughafen Zürich direkt überflogen werden. In acht Entscheiden vom 14. November, 22. November und 16. Dezember 2011 (alle zugestellt am 7. März 2012) wies die Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10 (nachfolgend: ESchK) das Entschädigungsbegehren der B. AG ab; die übrigen Begehren hiess sie teilweise gut und setzte die Entschädigungen fest.

BGE 142 II 136 S. 138

B. Gegen die Schätzungsentscheide erhoben sowohl die Enteigneten als auch die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich (im Folgenden: die Enteigner) Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Dieses hiess am 1. April 2014 alle Beschwerden teilweise gut. Es hob die angefochtenen Schätzungsentscheide teilweise auf und wies die Sache zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die ESchK zurück.

C. Gegen jeden der acht Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts erhoben die Enteigner am 23. Mai 2014 Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht mit dem Antrag, die Entschädigungen herabzusetzen bzw. keine Entschädigung zuzusprechen.

D. In der öffentlichen Sitzung vom 17. März 2016 hiess das Bundesgericht die Beschwerden teilweise gut und wies sie im Übrigen ab. Es hob die angefochtenen Entscheide auf und wies die Sache zu neuer Beurteilung im Sinne der Erwägungen an das Bundesverwaltungsgericht zurück; dieses werde - soweit immer möglich -

endgültig (ohne nochmalige Rückweisung an die ESchK) zu entscheiden haben. (Zusammenfassung)

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

2. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung unterscheidet zwischen der Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte gegen übermässige Immissionen einerseits und der Enteignung durch direkten Überflug andererseits.

2.1 Entschädigungsansprüche wegen übermässiger Immissionen setzen praxisgemäss die Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen, deren Spezialität und die Schwere des immissionsbedingten Schadens voraus (BGE 136 II 263 E. 7 S. 266 mit Hinweisen). (...)

2.2 Ein enteignungsrechtlich relevanter "eigentlicher" oder "direkter" Überflug liegt vor, wenn durch den Flugbetrieb der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum unmittelbar verletzt wird (vgl. BGE 134 II 49 E. 5 S. 58 mit zahlreichen Hinweisen). Dies setzt voraus, dass die Flugzeuge regelmässig in die Luftsäule über dem Grundstück eindringen, und dies in einer derart geringen Höhe, dass die schutzwürdigen Interessen des Eigentümers an der ungestörten Nutzung seines Eigentums betroffen werden. An die Stelle der privatrechtlichen Klage gemäss Art. 641 Abs. 2 ZGB

tritt in diesem Fall der Anspruch auf Enteignungsentschädigung, vergleichbar der Entschädigung für die zwangsweise Errichtung einer Dienstbarkeit (Überflugservitut). Vorliegend ist unstreitig, dass die Voraussetzungen des direkten Überflugs in allen hier zu beurteilenden Fällen vorliegen. Streitig ist dagegen die Höhe der Entschädigung.

2.3 Die ESchK sprach eine Minderwertentschädigung nicht für das gesamte Grundstück, sondern nur für den vertikal überflogenen Grundstücksteil zu. In einem ersten Schritt berechnete sie den fluglärmbedingten Minderwert des senkrecht überflogenen Landstreifens bzw. Gebäudeteils. Hierfür legte sie bei Einfamilienhäusern (...) das Modell MIFLU I und bei Ertragsliegenschaften (...) das hedonische Modell ESchK zugrunde (...). Vom so berechneten Minderwert nahm die ESchK aus Billigkeitsgründen gewisse Abzüge unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmvorbelastung zum Zeitpunkt des Erwerbs bzw. der Überbauung der Parzellen vor. In einem zweiten Schritt setzte sie einen Zuschlag zur Abgeltung der lärmunabhängigen Aspekte des Direktüberflugs fest (in Prozenten des Landwerts mit Fluglärm), wobei ebenfalls nur die im Überflugkorridor liegende Teilfläche berücksichtigt wurde.

2.4 Dagegen entschied das Bundesverwaltungsgericht, dass der Minderwert der gesamten Parzelle und nicht nur des überflogenen Parzellenteils zu entschädigen sei (vgl. dazu unten E. 3). (...) Aufgrund der besonders starken Zunahme der abendlichen und nächtlichen Ostanflüge in Kloten hielt es das hedonische Modell ESchK nicht für anwendbar, sondern wies die Schätzungskommission an, den fluglärmbedingten Minderwert der Ertragsliegenschaften anhand eines neu festzusetzenden Rasters zu beurteilen, der sich an MIFLU I anlehnt (vgl. dazu unten E. 4). Überdies kritisierte es das Vorgehen der ESchK bei der Festsetzung der Billigkeitsabzüge (nicht publ. E. 5 und 6). Den Zuschlag für nicht lärmbedingte Nachteile des direkten Überflugs erachtete das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich als berechtigt, beanstandete aber dessen Berechnung (unten E. 7).

3. Streitig ist zunächst, ob die Entschädigung auf den direkt überflogenen Parzellenteil zu beschränken oder der Minderwert des gesamten Grundstücks zu entschädigen ist, auch wenn dieses nur teilweise innerhalb des Überflugkorridors liegt.

3.1 Die ESchK beschränkte die Entschädigung aus Gründen der Gleichberechtigung auf den direkt überflogenen Bereich, weil

BGE 142 II 136 S. 140

ansonsten ein Grundeigentümer mit einer grossen, aber nur teilweise überflogenen Parzelle eine grössere Entschädigung erhielte als derjenige, dem eine kleinere Parzelle gehöre, die im gleichen Flächenumfang direkt überflogen werde. Bezüglich der nicht direkt überflogenen Teilflächen kämen lediglich nachbarrechtliche Ansprüche in Betracht. Dem widersprach das Bundesverwaltungsgericht: Dem Grundeigentümer stehe unter dem Titel "direkter Überflug" eine Entschädigung zu, die den Minderwert des gesamten Grundstücks decke, unabhängig davon, ob die betroffene Parzelle ganz oder teilweise innerhalb des Überflugkorridors liege. Der Grundeigentümer müsse nämlich nach Art. 641 Abs. 2 ZGB auch kein partielles Eindringen dulden. Die rechtliche Besserstellung der Eigentümer direkt überflogener Liegenschaften im Enteignungsverfahren beruhe auf der besonderen zivilrechtlichen Ausgangslage; sie sei daher sachlich begründet und verstosse nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot. Dies gelte auch, wenn eine Liegenschaft mit mehreren Mehrfamilienhäusern nur teilweise überflogen werde. Zwar wäre es denkbar, eine Gesamtliegenschaft gedanklich in mehrere Parzellen aufzuteilen, die je eines der Gebäude plus das umgebende Land umfassen, und eine Entschädigung nur für den Minderwert derjenigen gedachten Parzellen zuzusprechen, die zumindest teilweise im Überflugkorridor liegen. Doch würde dies ebenfalls darauf hinauslaufen, dem Grundeigentümer die ihm aufgrund der zivilrechtlichen Ausgangslage zustehende volle Enteignungsentschädigung zu verweigern.

3.2 Die Beschwerdeführer werfen der Vorinstanz vor, Entschädigungspflicht und -höhe vermengt und unzulässigerweise in das Schätzungsermessen der ESchK eingegriffen zu haben. Sie verweisen auf BGE 129 II 72 E. 2.6 S. 79, wonach die Entschädigung für die Eigentümer von Wohnhäusern gedacht sei, die von den besonderen Einwirkungen eines Direktüberflugs betroffen seien; es sei keinesfalls die Idee gewesen, für Flächen oder ganze Wohnhäuser, die sich auf grossen Parzellen ausserhalb des Überflugkorridors befinden, ebenfalls eine solche Entschädigung zuzusprechen. Das Vorgehen der ESchK, nur den im Überflugkorridor liegenden Teil des Grundstücks für die Entschädigungshöhe heranzuziehen, sei der einzig sachgerechte Ansatz. Auch bei ökonomischer Betrachtung könne eine Überflugservitut am Rand der Parzelle nicht einen anderen Wert haben, ob nun eines oder neun Mehrfamilienhäuser auf der Parzelle stünden. Umgekehrt

BGE 142 II 136 S. 141

sei das Mehrfamilienhaus, das am weitesten vom Überflugkorridor entfernt liege, keinesfalls anders zu bewerten, ob es nun auf einer vom Überflugkorridor angeschnittenen Parzelle mit acht weiteren Mehrfamilienhäusern liege oder abparzelliert auf einer separaten Parzelle. Selbst wenn man auf die Wertminderung des gesamten Grundstücks abstellen wollte, wäre nicht die Differenz der Verkehrswerte mit und ohne Fluglärm, sondern mit und ohne direkten Überflug massgebend. Würde nämlich der Anflug knapp am Grundstück vorbeiführen, ohne dessen Luftraum zu beanspruchen, wäre der Fluglärm derselbe; zu entschädigen seien daher allenfalls die besonderen Einwirkungen des Überflugs. Die Zusprechung einer Immissionsentschädigung für die gesamte Parzelle sei auch mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Eisenbahnrecht nicht vereinbar:

Im Urteil BGE 131 II 458 E. 4 S. 464 habe es das Bundesgericht abgelehnt, neben dem Wert des abgetretenen Landstreifens auch eine Entschädigung für die verstärkten Lärm- und Staubimmissionen auf dem restlichen Grundstück zuzusprechen, weil diese nicht Folge der Enteignung, sondern des Werks seien und auch ohne Inanspruchnahme des Bodens des Enteigneten eingetreten wären.

3.3 Die Beschwerdegegner verweisen dagegen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach ein direkter Überflug auch vorliege, wenn das Flugzeug nur teilweise in die Luftsäule eines Grundstücks eindringe; auch in diesen Fällen sei stets eine Entschädigung für den Minderwert des gesamten Grundstücks zugesprochen worden, ohne nach der überflogenen oder der nicht überflogenen Fläche zu differenzieren. Es stelle keine Ungleichbehandlung dar, wenn der Eigentümer einer kleinen Parzelle im Überflugkorridor eine geringere Entschädigung erhalte als der Eigentümer einer grossen, teilweise überflogenen Parzelle, weil letzterer den entsprechend grösseren Schaden habe. Die von den Beschwerdeführern geforderte Aufspaltung der Parzelle in einen überflogenen und einen nicht überflogenen Teil würde dazu führen, Grundstücke in Flughafennähe systematisch schlechter zu behandeln als weiter entfernt liegende Parzellen, da der Überflugkorridor (2.5°Sektor) immer schmaler werde, je mehr man sich der Aufsetzzone nähere: In 3,2 km Entfernung sei er 140 m, in 1,6 km Distanz nur 70 m breit. Ohnehin sei der Überflugkorridor im Nahbereich des Landeanflugs zu schmal und müsse mindestens 100 m

betragen: Seit der Inbetriebnahme des ILS 28 (”instrument landing system” auf Piste 28) fänden vermehrt auch Ostanflüge bei Westwindlage tagsüber statt, zu Zeiten, in denen Grossraumflugzeuge mit grösseren Spannweiten landeten.

3.4 Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung hat ein Grundeigentümer, dessen Grundstück regelmässig in genügender Tiefe direkt überflogen wird, Anspruch auf eine Entschädigung nicht nur für die speziellen Einwirkungen des Überflugs (Bedrohlichkeit, Luftturbulenzen, Kerosingestank etc., vgl. unten E. 7), sondern auch für den Fluglärm (BGE 122 II 349 E. 4b S. 356; BGE 129 II 72 E. 2.6 S. 78 f. und E. 4 S. 81; BGE 131 II 137 E. 3.1.4 und 3.1.5 S. 148; Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 3 und 6.1 [alle betr. Genf]; BGE 134 II 49 E. 5 S. 58 ff.; und Urteil 1E.20/2007 Urteil vom 28. April 2008 E. 7.3 [beide betr. Opfikon]; vgl. auch BGE 136 II 165 E. 5.2 S. 175 und zum Ganzen MARGRIT SCHILLING, Enteignungsrechtliche Folgen des zivilen Luftverkehrs, ZSR 125/2006 I S. 23 f. und 26). Dies wird damit begründet, dass ein solcher Überflug einen unmittelbaren und schweren Eingriff in das Eigentum darstellt, der unabhängig von der Lage des Grundstücks und vom Ortsgebrauch (d.h. auch in der Umgebung eines Flughafens) nicht geduldet werden muss (BGE 129 II 72 E. 2.3 S. 75 und E. 2.6 S. 78 f.) und Anspruch auf Abgeltung des gesamten Schadens gibt, unabhängig davon, ob auch die Voraussetzungen für eine Entschädigung wegen übermässiger Lärmimmissionen gegeben wären (SCHILLING, a.a.O., S. 26). Den Beschwerdeführern ist einzuräumen, dass diese Rechtsprechung für die Enteigneten grosszügiger ist als die Praxis zur Teilenteignung von Landstreifen für den Strassen- oder Eisenbahnbau (vgl. BGE 141 I 113 E. 6.5.1 S. 120 mit Hinweisen zur ”Schutzschildfunktion”) und zu einer Privilegierung von Grundeigentümern in der Anflugschneise gegenüber anderen, in vergleichbarem Masse von Fluglärm betroffenen Eigentümern führen kann. Allerdings würde eine Praxisänderung, wie sie den Beschwerdeführern vorschwebt, nur neue Rechtsungleichheiten schaffen: Insbesondere würden die beim Anflug auf den Flughafen Zürich direkt überflogenen Grundeigentümer schlechter behandelt als zahlreiche Grundeigentümer in Vernier und anderen Gemeinden des Kantons Genf, die bereits auf der Grundlage der bisherigen Rechtsprechung voll entschädigt worden sind. Im Urteil BGE 136 II 263 E. 8 S. 269 führte das Bundesgericht (zum Stichtag für die Vorhersehbarkeit) aus, dass es sich um eine

Lückenfüllung durch den Richter nach Art. 1 Abs. 2 ZGB handle, an der aus Gründen der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit festzuhalten sei, solange der Gesetzgeber keine andere Regelung treffe (vgl. auch ADRIAN GOSSWEILER, Entschädigungen für den Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen, 2014, Rz. 10 S. 10 und Rz. 931 S. 574, der es für "mehr als fraglich" hält, ob eine Praxisänderung des Bundesgerichts zum heutigen Zeitpunkt aus Rechtssicherheitsgründen überhaupt zulässig wäre, und ein Handeln des Gesetzgebers verlangt). Analoges gilt für die Rechtsprechung zum direkten Überflug: Es sind keine zwingenden Gründe ersichtlich, auf die bisherige Praxis zurückzukommen. Aufgrund der massiven Beeinträchtigung von Grundstücken durch den direkten Überflug unterscheiden sich diese Fälle auch von anderen Kategorien der Teilenteignung (z.B. eines Grundstückstreifens).

3.5 Wie das Bundesverwaltungsgericht zutreffend dargelegt hat, liegt ein direkter Überflug schon vor, wenn ein Flugzeug nur am Rande - etwa mit einem Flügel - in die Luftsäule eines Grundstücks eindringt (Urteil 1C_284/2009 vom 8. Juni 2010 E. 12.2 mit Hinweis, nicht publ. in: BGE 136 II 263). Auch in diesem Fall hat der Eigentümer grundsätzlich Anspruch auf eine volle Entschädigung nach Art. 16 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG; SR 711), d.h. es ist grundsätzlich der Minderwert des gesamten Grundstücks (Art. 19 lit. b EntG) für alle mit dem Überflug verbundenen Nachteile zu ermitteln (BGE 129 II 72 E. 4 S. 81; Urteil 1E_8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 2.2.2, 6.1 und 7). Besonderheiten des Überflugs (wie der Überflug nur eines Randbereichs oder eine ungewöhnliche Parzellengrösse) können jedoch bei der Entschädigungsbemessung berücksichtigt werden (vgl. E. 3.6 und 7.8 hiernach). Dies ist unter dem Aspekt der Rechtsgleichheit nicht zu beanstanden, jedenfalls sofern es sich um von Grösse und Überbauung her durchschnittliche Grundstücke handelt. Die Auswirkungen des Überflugs dürften für die Bewohner solcher Liegenschaften dieselben sein, gleich, ob sie vollständig oder nur teilweise in der Anflugschneise liegen. Damit wird auch eine Ungleichbehandlung von direkt überflogenen Parzellen in der Nähe des Aufsatzpunktes gegenüber weiter entfernt liegenden Parzellen vermieden.

3.6 Dagegen ist den Beschwerdeführern einzuräumen, dass diese Praxis bei ungewöhnlich grossen und/oder mit mehreren Häusern

überbauten Parzellen, die nur zu einem kleinen Teil im Überflugkorridor liegen, zu stossenden Ergebnissen führen kann. Die Eigentümer von Grundstücken im Anflugkorridor werden bereits bessergestellt als andere Anwohner des Flughafens, die nur unter den strengen Voraussetzungen der Enteignung von Nachbarrechten entschädigt werden. Auch wenn sich diese Unterscheidung im Grundsatz rechtfertigen lässt (oben E. 3.5), erscheint es unter dem Blickwinkel der Rechtsgleichheit problematisch, eine Entschädigung auch für Bauten zuzusprechen, die vollständig ausserhalb des Überflugkorridors liegen, nur weil sie sich auf derselben Parzelle befinden wie direkt überflogene Bauten. Im Urteil 1C_286/2009 vom 13. Januar 2010 (E. 6, nicht publ. in: BGE 136 II 165) umfasste ein Grundstück vier Wohnblöcke, von denen nur einer direkt überflogen wurde. Da die Sache ohnehin zurückgewiesen werden musste, äusserte sich das Bundesgericht nicht selbst zur Entschädigungsfrage, wies aber die ESchK an zu prüfen, ob alle Stockwerkeigentümer der Liegenschaft oder nur diejenigen des direkt überflogenen Blocks Anspruch auf eine Entschädigung hätten. Damit hielt es eine gedankliche Aufteilung der Parzelle zumindest für möglich.

3.6.1 Vorliegend stellt sich die Frage vor allem für die Parzelle Nr. 4290 der B. AG: Diese ist 11'084 m2 gross

und mit 9 Mehrfamilienhäusern überbaut. Vom direkten Überflug sind nur 1'299 m2 Land und zwei Mehrfamilienhäuser am südlichen Rand betroffen. In diesem Fall erscheint es unbillig, eine Überflugentschädigung für alle Mehrfamilienhäuser zuzusprechen, nur weil eine Abparzellierung unterblieben ist. Eine Entschädigung ist daher nur (aber immerhin) für die überflogenen Bauten samt Umschwung (rund zwei Neuntel der Gesamtparzelle) und nicht nur für den senkrecht überflogenen Teil zu gewähren. Dadurch wird auch verhindert, dass die Entschädigungssumme durch die Zusammenlegung mehrerer Einzelparzellen mit einer direkt überflogenen Parzelle erhöht werden kann. Gleiches gilt für die Parzelle Nr. 3465 der Gemeinde Kloten, die nur auf 11 m2 am nördlichen Grundstückzipfel überflogen wird. Diese ist mit zwei aneinandergebauten Mehrfamilienhäusern überstellt. Auch hier rechtfertigt sich eine gedankliche Aufteilung in zwei Parzellen (entlang der Mauer zwischen den beiden Mehrfamilienhäusern). Die übrigen überbauten Grundstücke, d.h. die Parzellen Nr. 4693 von C., Nr. 4691 von D., Nr. 3918 von E. und Nr. 4692 von F. mit einer

Grösse von 1'000 bis 1'500 m2, sind nur mit einem Mehrfamilienhaus überstellt. (...)

3.6.2 Bei unüberbauten Parzellen ist eine Aufteilung in mehrere hypothetische Parzellen dagegen schwierig, weil sie von Lage und Grösse der potenziellen Bauten abhängt. Sofern diese nicht durch die Zonenplanung der Gemeinde vorgegeben sind, liegt es grundsätzlich im Ermessen der Eigentümer, mehrere kleinere oder eine grosse Baute zu erstellen. Eine gedankliche Aufteilung ist daher nur vorzunehmen, wenn sich aufgrund von Grösse und Form der Parzelle eine Überbauung mit mehreren Häusern geradezu aufdrängt.
Dies ist der Fall bei der 3'479 m2 grossen unüberbauten Parzelle Nr. 4962 von A., die nur zu 7,8 % im südlichen Grundstückszipfel überflogen wird. Gleich, ob die Liegenschaft nach dem Muster des südöstlich angrenzenden Quartiers mit Einfamilienhäusern, mit Reihenhäusern (wie im nördlich angrenzenden Gebiet) oder mit Mehrfamilienhäusern überbaut würde, wären jedenfalls nur die Bauten auf der südlichen Grundstückshälfte vom direkten Überflug betroffen. Es rechtfertigt sich deshalb, die Entschädigung auf diesen Teil zu beschränken. (...)

4. Streitig ist ferner, ob das hedonische Modell ESchK der Belastung Klotens mit abendlichen und nächtlichen Ostanflügen genügend Rechnung trägt.

4.1 Das Bundesverwaltungsgericht verneinte dies: Das Modell ESchK berücksichtige (anders als das Modell MIFLU I) nur die Grundbelastung (von 6 bis 22 Uhr gemittelter Leq16h) und nicht die Tagesrandbelastung: Die Wertreduktion betrage 0,9 % pro dB über 45 dB (gemeint sind immer dB[A]). Seit der vollständigen Einführung der Ostanflüge konzentriere sich aber die Lärmbelastung in Kloten auf den späteren Abend (21-22 Uhr) und die erste Nachtstunde (22-23 Uhr), d.h. auf eine kurze Zeitspanne zu einer besonders sensiblen Tageszeit.
So sei beispielsweise an der Liegenschaft L.-strasse x die Grundbelastung relativ konstant geblieben (58,9 dB im Jahr 2002 und 60,9 dB im Jahr 2011); dagegen habe sich der Leq1h (21-22 Uhr) im selben Zeitraum von 57,0 auf 68,7 und der Leq1h (22-23 Uhr) von 60,7 auf 65,5 dB erhöht. Dies führe im Modell MIFLU I zu einem deutlichen Anstieg des Minderwerts von 11,1 % für 1999 auf 17,2 %

per 2002 mit weiterem Anstieg ab 2004. Dagegen resultierten beim Modell ESchK auch für den Zeitraum ab

2004 nur geringfügig höhere Minderwerte als für den Zeitraum vor Einführung der Ostanflüge (1999: 12,7%; 2007: 14,0 %). Dies sei nicht plausibel, da die abendlichen und nächtlichen Ostanflüge durch jährlich zwischen 9'000 und 11'500 Flugzeugen von 21 bis 23 Uhr bzw. 11'000 bis 14'000 Flugzeugen von 20 bis 24 Uhr eine erhebliche Mehrbelastung darstellten. Angesichts der bereits sehr langen Dauer der vorliegenden Verfahren sei es jedoch nicht gerechtfertigt, die Entwicklung eines neuen Modells an die Hand zu nehmen; dies umso weniger, als nicht klar sei, ob für ein Modell, das die Belastung am späten Abend und in der ersten Nachtstunde gesondert berücksichtige, überhaupt genügend Transaktionsdaten für Ertragsliegenschaften zur Verfügung stehen. Das Bundesverwaltungsgericht wies die ESchK deshalb an, den lärmbedingten Minderwert von Ertragsliegenschaften in Kloten anhand eines einfachen Rasters zu bestimmen. Dieser sei auf der Grundlage der Modellspezifikation von MIFLU I festzulegen, und zwar so, dass die Minderwerte leicht unter denjenigen liegen, welche MIFLU I für Einfamilienhäuser berechne. So könne für die Variable "Grundbelastung" ein Entwertungssatz von 0,80 % (statt 0,81 %) pro dB, bei der Variablen "Spitzenbelastung" 0,60 % (statt 0,65 %) pro dB und bei der Variablen "Tagesrandbelastung" 0,75 % (statt 0,80 %) pro dB festgelegt werden. Dabei sei dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Berechnung des Minderwerts bei MIFLU I multiplikativ und nicht additiv zu erfolgen habe und der Effekt der Spitzenbelastung auf dem durch die Grundbelastung schon reduzierten Verkehrswert ansetzen müsse. Weiter sei zu beachten, dass die Lärmkoeffizienten bei MIFLU I teilweise lageabhängig seien (grössere prozentuale Entwertung an guten Lagen als an schlechten). Sollten Einfamilienhäuser in Kloten, insbesondere solche in der Nähe des Überflugkorridors, bei MIFLU I aufgrund ihrer Lage generell höhere bzw. tiefere Wertreduktionen aufweisen, als dies im Mittel der Fall sei, müsse dem Rechnung getragen werden.

4.2 Die Beschwerdeführer halten diese Vorgaben für unzulässig. Sie werfen der Vorinstanz vor, ohne genügendes Fachwissen und ohne Gutachten das Modell ESchK für unanwendbar erklärt zu haben. Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit sei es besser, am hedonischen Modell ESchK auch für die Ostgemeinden

festzuhalten, als auf einen "selbstgebastelten" Raster abzustellen, noch dazu gestützt auf das Modell MIFLU I, das einen ganz anderen Markt abdecke. Die Märkte für Wohneigentum und für Ertragsliegenschaften reagierten infolge der unterschiedlichen Nutzungserwartungen eines Hauseigentümers einerseits und eines Wohnungsmieters andererseits unterschiedlich auf Einflüsse wie Fluglärm. Wenn überhaupt, dann müssten die Minderwerte für Mehrfamilienhäuser im Vergleich zu Einfamilienhäusern signifikant kleiner sein. Die Beschwerdeführer legen hierzu eine von ihnen in Auftrag gegebene Expertise der Wüest & Partner vom 19. Mai 2014 vor. Danach zeige das Mikrolagenmodell von Wüest & Partner, dass der Einfluss von Fluglärm bei Eigentumswohnungen ca. 40 % grösser sei als bei Mietwohnungen. (...)

4.3 Die Beschwerdegegner qualifizieren die Expertise der Wüest & Partner als unzulässiges Novum (...). Im Übrigen sei die Expertise untauglich, weil sie sich mit dem Modell ESchK nicht ernsthaft auseinandersetze. Das Mikrolagenmodell beruhe auf Angebotsdaten (Inseraten) und damit auf Wunschvorstellungen der Vermieter (Soll-Mieten statt Ist-Mieten). Nicht berücksichtigt werde auch die mit der erhöhten Lärmbelastung zu besonders lärmempfindlichen Zeiten bewirkte erhöhte Mieterfluktuation, die mit Mehrkosten und Ertragsausfällen verbunden sei. Sie verweisen auf Rückgänge der Netto-Mieteinnahmen der B. AG für Parzelle Nr. 4290 in den Jahren 2004-2010 von 11 % bis 13 % gegenüber 2001. Allgemein seien in der Anflugschneise in Kloten Mietzinsrückgänge in der Grössenordnung von 8 % festzustellen, obwohl die Mietzinsindizes im gleichen Zeitraum um rund 15 % zugenommen hätten, der Angebotspreisindex von Wüest & Partner sogar um über 30 %. Im Übrigen berücksichtige das Mikrolagenmodell nicht genügend Daten im hier relevanten Perimeter mit Ostanflügen. (...)

4.4 Die ESchK bezweifelt, dass es sich bei den Ostanflügen um einen besonderen Fall handle: Zahlreiche Gemeinden und eine Vielzahl von Liegenschaften seien von Ostanflügen betroffen; Spitzen- und Tagesrandbelastungen liessen sich an vielen Standorten in der Flughafenregion ins Feld führen. Das Modell ESchK sei auf der Grundlage von zahlreichen Transaktionsdaten und aufwendigen Modellrechnungen mit Varianten erstellt worden. Dagegen sei nicht ersichtlich, dass das Bundesverwaltungsgericht bei seinem Urteil auf

immobilienökonomisches Fachwissen abgestellt habe. Der neue Raster führe zu Ungleichbehandlungen zwischen Mehrfamilienhäusern in Opfikon-Glattbrugg, die abstellend auf eine Grundbelastung von 45 dB entschädigt würden, und den vielen Ostanflugsgemeinden mit dem neuen Raster des Bundesverwaltungsgerichts, der auf einer Grundbelastung von 50 dB beruhe. Falls das Modell ESchK den gestellten Anforderungen nicht genüge, so sei eine fachgerechte Korrektur nach immobilienökonomischen Grundsätzen geboten. Die scheinbare rechnerische Einfachheit des Modells ESchK für die Anwendung dürfe nicht dazu verleiten, so lange daran herumzuschrauben, bis die Werte MIFLU I entsprächen. Ansonsten hätte von Anfang an kein eigenes Modell für Ertragsliegenschaften erarbeitet werden müssen.

4.5 Dem Bundesverwaltungsgericht ist einzuräumen, dass die geringfügigen Auswirkungen der abendlichen und nächtlichen Ostanflüge auf die Minderwerte gemäss hedonischem Modell ESchK Zweifel an dessen Anwendbarkeit auf die spezielle Situation im Osten des Flughafens wecken. Dagegen erscheint es problematisch, das Modell MIFLU I, das für selbstbewohnte Einfamilienhäuser entwickelt wurde, ohne weitere Abklärungen auf Ertragsliegenschaften anzuwenden (wenn auch mit geringfügigen Abstrichen beim Entwertungssatz). Unabhängig von der Expertise der Wüest & Partner (deren Zulässigkeit offenbleiben kann) ist davon auszugehen, dass selbstgenutztes Wohneigentum tendenziell empfindlicher auf Fluglärm reagiert als vermietete Mehrfamilienhäuser in gleicher Lage, schon weil Selbstnutzer sich langfristig einrichten und deshalb gesteigerte Erwartungen an die Wohnlage haben als Mieter, die umziehen können, wenn es ihnen zu lärmig wird. Das Bundesgericht hielt in BGE 134 II 164 E. 14.1 S. 163 fest, dass MIFLU I zur Ermittlung des lärmbedingten Wertverlustes vermieteter Mehrfamilienhäuser nicht einsetzbar sei, und forderte deshalb eine Methode zur schematischen Beurteilung des fluglärmbedingten Schadens vermieteter Mehrfamilienhäuser. Hierfür wurde das hedonische Modell ESchK entwickelt, das auf umfangreichen Transaktionsdaten beruht, von Fachleuten erarbeitet wurde und sich gemäss statistischen Gütekriterien als genügend plausibel und zuverlässig erwiesen hat (BGE 138 II 77 E. 12 S. 100 ff.). Es liegt in der Natur eines solchen statistischen Modells, dass es nicht auf die Besonderheiten jedes Einzelfalls zugeschnitten ist, sondern eine schematische Beurteilung des fluglärmbedingten

Minderwerts in einer Vielzahl von Fällen ermöglicht. Das Modell ESchK beruht auf einer linearen Entwertung von 0,9 % pro dB über der Grundbelastung von 45 dB, ausgehend von der gemittelten Belastung zwischen 6-22 Uhr, ohne Berücksichtigung von Spitzen- und Tagesrandbelastungen. Dagegen sieht das Modell MIFLU I einen (multiplikativ berechneten) Minderwert von 0,81 % pro dB ab einer Grundbelastung von 50 dB vor, mit zusätzlicher Entwertung für Spitzen- und Tagesrandbelastungen. Es ist offensichtlich, dass diese Systemunterschiede in Extremfällen (d.h. keine bzw. eine besonders hohe Tagesrandbelastung bei gleicher Grundbelas-

tung) zu Differenzen bei der Minderwertberechnung führen. Diese belegen für sich alleine noch nicht, dass das Modell ESchK unbrauchbar ist: Möglich ist auch, dass das Modell MIFLU I die Wertminderung bei Tagesrandspitzen überschätzt; die Differenzen können (zumindest teilweise) auch auf die unterschiedliche Nutzung der Objekte (selbstgenutztes Wohneigentum/Ertragsliegenschaften) zurückzuführen sein. Ob und inwiefern das eine oder andere Modell - oder beide Modelle - unter Berücksichtigung der gebotenen Schematisierung korrekturbedürftig erscheinen und wie diese Korrektur vorzunehmen ist, lässt sich ohne immobilienökonomisches und statistisches Fachwissen nicht beurteilen.

4.6 Gegen eine Rückweisung zur Prüfung der bestehenden Modelle und ihre allfällige Korrektur, unter Beizug externer Gutachter oder der Oberschätzungskommission, sprechen jedoch gewichtige Gründe: Das Bundesverwaltungsgericht hat zu Recht bezweifelt, dass genügend Transaktionsdaten zur Verfügung stehen, um ein tragfähiges Modell für die vom Ostanflug betroffenen Gemeinden zu entwickeln. Zudem besteht die Gefahr, dass jede Änderung des Modells zu neuen - wenn auch anderen - Ungleichbehandlungen führt, wie die ESchK in ihrer Vernehmlassung überzeugend darlegt. Schliesslich erscheint es unter dem Blickwinkel der Verfahrensdauer vordringlich, dass die Entschädigungsverfahren alsbald zum Abschluss gebracht werden. Den Enteigneten ist nicht damit gedient, wenn sich die Entschädigungsleistungen durch komplexe Abklärungen erheblich verzögern, auch wenn dies im Ergebnis zu einer leicht höheren Entschädigung führen könnte. Gründe der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit wie auch das Beschleunigungsgebot sprechen deshalb für die Beibehaltung des Modells ESchK. (...)

BGE 142 II 136 S. 150

7. Den Zuschlag für nicht lärmbezogene Aspekte des Direktüberflugs bestimmte die ESchK unter Würdigung der Überflugsituation am Augenschein: Er wurde als Prozentsatz des Landwerts (unter Berücksichtigung des Fluglärms) festgelegt. Die Beschwerdeführer bestreiten, dass ein solcher Zuschlag überhaupt zulässig sei; sie machen geltend, es gebe keinerlei Evidenz für einen Einfluss der nicht lärmbezogenen Aspekte der Direktüberflüge auf den Wert der betroffenen Liegenschaften. Eventualiter halten sie die vom Bundesverwaltungsgericht gemachten Vorgaben für dessen Berechnung für gesetzeswidrig.

7.1 ESchK und Bundesverwaltungsgericht hielten einen Zuschlag für nötig, weil direkt überflogene Grundstücke nicht nur dem Lärm des Luftverkehrs, sondern weiteren Beeinträchtigungen ausgesetzt seien (Bedrohlichkeit des Überflugs in geringer Höhe; Luftturbulenzen, Kerosindampf, Landescheinwerfer etc.). Diese nicht lärmbezogenen Aspekte des Direktüberflugs bildeten eine eigenständige Komponente, die sich nach der Lebenserfahrung in einem zusätzlichen Preisabschlag auswirke. Nichts anderes ergebe sich aus der Dissertation von OTTO WIPFLI (Bemessung immissionsbedingter Minderwerte von Liegenschaften, 2007, S. 122): Dieser habe lediglich festgehalten, dass noch nie versucht worden sei, eine allfällige Wertminderung wegen der nicht lärmbezogenen Faktoren des direkten Überflugs aus immobilienökonomischer Sicht objektiv, transparent und nachvollziehbar zu quantifizieren. Diese Erwägungen entsprechen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BGE 129 II 72 E. 2.2 mit Hinweis) und sind nicht zu beanstanden. Auch wenn empirische Grundlagen zum Einfluss der nicht lärmbezogenen Nachteile aufgrund des kleinen Kreises von direkt überflogenen Grundstücken fehlen, ist es plausibel, dass zusätzliche Nachteile (Licht- und Geruchsimmissionen; ideelle Immissionen) - jedenfalls bis zu einer gewissen Grenze - auch zu einer zusätzlichen Entwertung führen (so schon Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002 E. 8.1). Wenn die ESchK aufgrund ihrer detaillierten Feststellungen am Augenschein (vgl. dazu unten E. 7.2) zur Überzeugung gelangte, dass die konstatierten Einwirkungen zu einer zusätzlichen Minderung des Verkehrswerts führten, war es zulässig, hierfür einen Zuschlag zuzusprechen. Näher zu prüfen ist die Berechnung dieses Zuschlags.

7.2 Die ESchK räumte ein, dass es schwerfalle, den Minderwert nach Marktkriterien zu schätzen, da kein Markt für direkt überflogene

Liegenschaften bestehe. Auch wirkten sich die nicht lärmbezogenen Faktoren bei den einzelnen Grundstücken unterschiedlich aus, je nach den tatsächlichen Gegebenheiten, der Zonierung und der Lärmempfindlichkeit des Grundstücks. Jedenfalls betreffe der Minderwert hauptsächlich die Nutzung des Aussenraums; es erscheine daher zweckmässig, den Zuschlag nach pflichtgemässem Ermessen als Prozentsatz auf dem Landwert festzulegen. Hierfür führte die ESchK im September 2011 jeweils zwischen 21 und 23 Uhr Augenscheine im Aussenbereich der betroffenen Liegenschaften durch. Die Beurteilung erfolgte anhand der Kriterien Belastung aus anderen Lärmquellen (Schiene, Strasse etc.), Tiefe des Direktüberflugs, Grösse Flugzeugtypen (inkl. Flügelspannweite), Umfang Erscheinungsbild Flugzeuge vom Boden aus, Lichtimmissionen der Landescheinwerfer, besondere Lärmart und Tonalität, Randwirbelschleppen/Luftturbulenzen, Kerosindämpfe und Bedrohlichkeit des Überflugs. Die Bewertung dieser Kriterien erfolgte anhand der Kategorien sehr stark, stark, mässig, gering und minimal/fehlt. Weiter prüfte die ESchK, ob die Liegenschaft in einer Nutzungszone der Empfindlichkeitsstufe (ES) II oder III liege. Die so festgelegten Zuschläge lagen im Normalfall zwischen 15 % bis 20 % des (relativen) Landwerts.

7.3 Das Bundesverwaltungsgericht hielt es nicht für überzeugend, den Zuschlag nur auf dem Land- und nicht auch auf dem Gebäudewert zu gewähren; vielmehr sei der Zuschlag stets als Prozentsatz des Verkehrswerts des Grundstücks festzulegen, also dem Wert von Land und allfälligen Gebäuden. Dabei sei der Verkehrswert ohne Fluglärm (und nicht mit Fluglärm) zugrunde zu legen. Zur Höhe des Zuschlags erwog die Vorinstanz, dass sich die Lärmimmissionen stärker auf den Verkehrswert einer direkt überflogenen Liegenschaft auswirkten als die nicht lärmbezogenen Aspekte. Der Zuschlag müsse daher weit unter der Hälfte des lärmbedingten Minderwerts liegen, ansonsten er nicht mehr als angemessen betrachtet werden könne. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Sache an die ESchK zurück, um die Höhe des Zuschlags für nicht lärmbezogene Aspekte nach diesen Grundsätzen neu zu bestimmen.

7.4-7.6 [Zusammenfassung: Standpunkte der Parteien].

7.7 Die Enteignungsentschädigung für direkten Überflug wird praxisgemäss nach der Differenzmethode berechnet, d.h. sie umfasst die Wertdifferenz zwischen dem Verkehrswert des unbelasteten und des

belasteten Grundstücks (Art. 19 lit. b EntG; vgl. HESS/WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, 1986, N. 173 zu Art. 19 EntG mit Hinweisen). Diese Differenz wird üblicherweise in Prozenten des Verkehrswerts des unbelasteten Grundstücks ausgedrückt, obwohl dies nicht zwingend ist (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 11 S. 67 f.). In zwei Urteilen zum Überflug betreffend den Flughafen Genf schätzte das Bundesgericht die gesamte Wertminderung (Fluglärm und andere Beeinträchtigungen) auf 30 % des Verkehrswerts des Grundstücks ohne Immissionen (BGE 122 II 349 E. 4c und d S. 358; Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2000 E. 8.1). Es ist kein Grund ersichtlich, eine andere Bezugsgrösse zugrunde zu legen, wenn die Werteinbusse - wie hier geschehen - für den Lärm und die übrigen Nachteile separat ermittelt wird. Insofern ist die Anweisung des Bundesverwaltungsgerichts, den Zuschlag auf der Basis des Verkehrswerts (d.h. des Land- und Gebäudewerts) ohne Fluglärm festzusetzen, nicht zu beanstanden. Dies sagt allerdings noch nichts über die Höhe des Zuschlags aus.

7.8 Eine objektive Quantifizierung der lärmunabhängigen Wertminderung ist nicht möglich, wie bereits die ESchK dargelegt hat. Diese Entschädigungskomponente ist daher grundsätzlich durch Schätzerermessen zu bestimmen, wobei der ESchK - die aufgrund ihres Augenscheins einen eigenen Eindruck von den Auswirkungen des direkten Überflugs gewonnen hat - ein erheblicher Spielraum zusteht. Wie die Erwägungen der Schätzungsentscheide zeigen, wurden (trotz der Bezugnahme auf den Landwert) nicht nur die Beeinträchtigung der Aussenraumnutzung, sondern auch die Einwirkungen im Gebäudeinnern berücksichtigt (Lichtimmissionen, bedrohliche Situation). Insofern ist - unabhängig von der Bezugsgrösse (relativer Landwert mit Fluglärm) - zu prüfen, ob die von der ESchK zugesprochenen Zuschläge (umgerechnet in Prozentsätze des Verkehrswerts ohne Fluglärm) im Rahmen ihres schätzerischen Ermessens liegen. Beide Parteien berufen sich auf das Urteil 1E.8/2000 vom 12. Dezember 2002. Damals sprach das Bundesgericht einen Zuschlag von 5 % des Verkehrswerts für die nicht lärmbedingten Nachteile des Überflugs zu; damit erhöhte sich die gesamte Wertminderung von 25 % auf 30 % des Verkehrswerts des Grundstücks. Der damalige Fall betraf ein Einfamilienhaus und damit eine eher empfindliche Wohnnutzung; dagegen lag die Überflughöhe (mit 125 m) höher als

in den hier zu beurteilenden Fällen. Liegt der Zuschlag der ESchK, umgerechnet auf den Verkehrswert, in dieser Grössenordnung, ist von vornherein nicht von einer Überschreitung des Schätzerermessens auszugehen. Deutlich höhere Zuschläge der ESchK bedürften einer besonderen Rechtfertigung. Denkbar ist jedoch auch, dass die ESchK den Zuschlag niedriger festsetzt, z.B. wenn ein Grundstück nur im unüberbauten Bereich oder nur ganz am Rande überflogen wird. Den Parteien ist im Grundsatz zuzustimmen, dass der Zuschlag nicht in eine feste Relation zum Lärmminderwert zu setzen ist. Allerdings muss die Gesamtentschädigung (Lärmminderwert plus Zuschlag) plausibel sein. Wie die Vorinstanz zutreffend festgehalten hat, kann die Summe des lärmbedingten Minderwerts und des Minderwerts aufgrund der nicht lärmbezogenen Aspekte nicht höher liegen als der Verkehrswert ohne Fluglärm, weil mehr als eine vollständige Entwertung nicht möglich ist. Ist ein Grundstück bereits aufgrund des Fluglärms stark entwertet, ist es daher möglich, dass die weiteren Nachteile des Überflugs ökonomisch nur noch unwesentlich ins Gewicht fallen. Insofern muss stets noch geprüft werden, ob die Gesamtentwertung des Grundstücks (durch den Fluglärm und die übrigen Aspekte des direkten Überflugs) vertretbar erscheint. (...)