

BVGer A-196/2017 vom 12. Dezember 2018

Bundesverwaltungsgericht, 2018-12-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-196_2017

FR: TAF A-196/2017 du 12 décembre 2018

IT: TAF A-196/2017 del 12 dicembre 2018

Regeste

Enteignung

Erwägungen

E. 1.1

Nach Art. 77 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes (EntG, SR 711) können Entscheide der Schätzungskommission beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden (vgl. auch Art. 31 und Art. 33 Bst. f des Verwaltungsgerichtsgesetzes [VGG, SR 173.32]). Das Bundesverwaltungsgericht ist somit zuständig für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde. Das Verfahren richtet sich nach dem Verwaltungsgerichtsgesetz und -ergänzend - nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVG, SR 172.021), soweit das Enteignungsgesetz nichts anderes bestimmt (Art. 77 Abs. 2 EntG, Art. 37 VGG).

E. 1.2

Die Vorinstanz bejahte die Verjährung der von den Beschwerdeführenden geltend gemachten Entschädigungsansprüche. Damit fällte sie einen das vorinstanzliche Verfahren abschliessenden (Teil-)Endentscheid, der nicht den Anfechtungsvoraussetzungen von Art. 46 VwVG unterliegt (vgl. Teilurteil und Zwischenentscheid des BVGer A-592/2016 vom 22. Juni 2017 E. 2.3 m.H.).

E. 1.3

Die Beschwerdeführenden haben sich als Hauptparteien am vorinstanzlichen Verfahren beteiligt und sind als Adressaten des angefochtenen Schätzungsentscheides, mit dem ihre Entschädigungsbegehren abgewiesen wurden, sowohl formell als auch materiell beschwert, weshalb sie zur Beschwerde legitimiert sind (vgl. Art. 78 Abs. 1 EntG, Art. 48 Abs. 1 VwVG; zur Beschwerdeberechtigung der "Gesamthandschafter" der Erbgemeinschaften als Gesamthandschaften ohne eigene Rechtspersönlichkeit vgl. Urteil des BVGer A-5641/2016 vom 18. Mai 2017 E. 1.2.2.1 m.w.H.).

E. 1.4

Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (vgl. Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 VwVG) ist demnach einzutreten.

E. 2

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Es überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen - einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ermessensausübung - sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Soweit es um die Beurteilung von ausgesprochenen Spezialfragen geht, in denen die

Vorinstanz über ein besonderes Fachwissen verfügt, weicht das Bundesverwaltungsgericht jedoch nicht ohne Not von deren Auffassung ab (statt vieler Urteil des BVGer A-4221/2016 vom 7. Februar 2018 E. 3 m.H. und eingehend Urteil des BVGer A-3465/2015 vom 15. September 2016 E. 4 m.w.H.).

E. 3

Wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen, ist der Sachverhalt aufgrund der Akten genügend erstellt, weshalb die prozessualen Anträge der Beschwerdeführenden in ihrer Replik vom 15. Mai 2017 in antizipierter Beweiswürdigung abzuweisen sind (vgl. statt vieler BGE 141 I 60 E. 3.3 m.H.). Es kann daher offenbleiben, ob diese Anträge, wie die Beschwerdegegner geltend machen, verspätet gestellt wurden (vgl. dazu Urteil des BVGer A-688/2018 vom 1. Oktober 2018 E. 3.1 m.w.H.).

E. 4

Die Beschwerdeführenden verlangten von den Beschwerdegegnern im vorinstanzlichen Verfahren eine Entschädigung wegen übermässigen Fluglärms bzw. infolge der Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte. Solche enteignungsrechtliche Entschädigungsansprüche für die Unterdrückung nachbarrechtlicher Abwehransprüche gegen unvermeidbare Immissionen aus dem Betrieb eines öffentlichen Werkes setzen praxisgemäss voraus, dass (kumulativ) die Unvorhersehbarkeit und die Spezialität der Einwirkungen sowie die Schwere des immissionsbedingten Schadens gegeben sind (statt vieler Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C_315/2017 vom 4. September 2018 E. 7.2 m.w.H.). Für die genannten Ansprüche gilt grundsätzlich eine Verjährungsfrist von fünf Jahren ab Entstehung des Entschädigungsanspruchs (Urteile des BGer 1C_460/2014 vom 15. Juni 2015 E. 2.3 und 1C_534/2009 vom 2. Juni 2010 E. 2.3, je m.w.H.). Entsteht der geltend gemachte Schaden nicht unmittelbar durch den Bau oder die Inbetriebnahme des öffentlichen Werkes, so beginnt die fünfjährige Frist zu laufen, wenn die Spezialität der Einwirkungen und die Schwere des Schadens objektiv erkennbar sind (BGE 130 II 394 E. 11 f.; Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 4). Vorliegend ist zwischen den Parteien strittig, wann die Spezialität der Fluglärmbelastung sowie die dadurch bedingte Schwere des Schadens in Oberglatt erkennbar waren, namentlich, ob dies bereits vor dem Jahr 1995 der Fall war oder erst in den Jahren danach bis zur Einreichung der Entschädigungsbegehren durch die Beschwerdeführenden. Davon hängt ab, ob die von diesen geltend gemachten enteignungsrechtlichen Entschädigungsansprüche im Zeitpunkt ihrer Anmeldung im Sommer 2000 bereits verjährt waren.

E. 5

Mit Bezug auf das Kriterium der Unvorhersehbarkeit (vgl. dazu statt vieler BGE 142 II 128 E. 3 ff.) erwog die Vorinstanz, dieses sei "für das derzeitige Verfahrensstadium genügend glaubhaft gemacht worden", weshalb sich weitere Ausführungen dazu erübrigten. Für das vorliegende Verfahren ist diese Anspruchsvoraussetzung somit als erfüllt zu betrachten, zumal sie von den Beschwerdegegnern nicht in Frage gestellt wird. Es kann mithin davon ausgegangen werden, dass die Beschwerdeführenden ihre Liegenschaften bereits vor dem 1. Januar 1961 - dem vom Bundesgericht festgelegten Stichtag für die Vorhersehbarkeit - erworben hatten (unter Vorbehalt von Erbfolgen). Näher einzugehen ist nachfolgend auf die Voraussetzungen der Spezialität (E. 6) und des schweren Schadens (E. 7) bzw. deren Erkennbarkeit.

E. 6.1

Bezüglich der Erkennbarkeit der Spezialität der Fluglärmbelastung erwog die Vorinstanz, diese setze sich in Oberglatt entsprechend der Nähe zu den Pisten unstrittig seit langem aus mehreren Schallquellen zusammen. Die Fluglärmkarten aus der sogenannten MIFLU-Datenbank ("Minderwert Fluglärm") zeigten für 1996 und 1997 an den Standorten der Enteigneten in Oberglatt unterschiedliche Entwicklungen für einzelne Tag-/Nachtzeiten (Vi.-act. 6). Tendenziell hätten die Tageswerte (Leq 16) leicht ab-, bei Standorten in der Nähe zur Piste 16/34 minimal zugenommen. In den darauf folgenden Jahren sei es tagsüber an allen Standorten tendenziell zu einer Abnahme gekommen. Die Werte in den ersten beiden Nachtstunden (22:00 bis 00:00 Uhr) hätten von 1996 bis 1997 leicht zugenommen, in der Stunde zwischen 05:00 und 06:00 Uhr habe es punktuell eine grössere Zunahme gegeben. Die von den Beschwerdegegnern vorgelegte Übersicht vom 22. November 2013 zu den Fluglärmwerten im Zeitraum 1987 bis 2012 (Vi.-act. 11.3) sei mit den erwähnten MIFLU-Daten vereinbar. Es falle auf, dass an allen Standorten die (später festgelegten) Immissionsgrenzwerte (IGW) bereits 1996 zumindest in einer Zeiteinheit überschritten worden seien. Danach jedoch, im Zeitraum 1996 bis 1999/2000, seien die Fluglärmwerte an allen Standorten insgesamt für die erste Nachtstunde um rund 3 dB, in der zweiten Nachtstunde um rund 2.5 dB angestiegen. In den Folgejahren sei der nächtliche Fluglärm tendenziell zurückgegangen. Insgesamt eine ähnliche Entwicklung zeige eine von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Empa erstellte Fluglärmkarte vom 27. Mai 2014 betreffend einen Standort im Ortszentrum von Oberglatt (Vi.-act. 19.2). Die Augenscheine hätten an allen betrachteten Standorten in Oberglatt gezeigt, dass tagsüber die Starts ab Piste 16 im Vergleich zu den vorherrschenden Starts ab Piste 28 eine spürbare, aber nicht erhebliche Lärmveränderung bildeten. Der Lärm bei den Landungen auf Piste 16 sei nur im Nahbereich gut vernehmbar und überwiege dort den Startlärm der Piste 28. Die gehörten Abend- bzw. Nachtstarts von der Piste 32 wirkten nicht erheblich lauter als die Starts ab Piste 28 am Tag und im Nahbereich der Pisten seien sie nicht erheblich lauter als die Landungen auf Piste 14 in Verbindung mit den Starts ab Piste 28. Die nach 23:00 Uhr wahrgenommenen mehreren Starts ab Piste 34 seien als erheblich lauter empfunden worden als die Starts ab den Pisten 16, 28 oder 32. Aufgrund der Akten und der Augenscheine sei der Zunahme der Starts ab den Pisten 16 und 32 im Rahmen der vierten Welle für Oberglatt keine verjährungsunterbrechende Wirkung zuzuerkennen. Dasselbe gelte betreffend die Starts von Piste 34, die von 1998 auf 1999 in den ersten beiden Nachtstunden markant zugenommen hätten, da mit einer Zunahme der Nordstarts bereits früher habe gerechnet werden müssen, weil die Piste 34 schon seit jeher die Hauptstartpiste zwischen 21:01 und 07:00 Uhr gewesen sowie die Gesamtzahl der Starts ab Piste 34 etwa konstant geblieben sei und sich die Starts in absoluten Zahlen immer noch in einem tiefen Umfang bewegten. Zusammenfassend sei die Spezialität der Einwirkungen aus dem Flugbetrieb in Oberglatt bereits vor der Einführung der vierten Welle zu Tages- und Nachtzeiten objektiv erkennbar gewesen.

E. 6.2.1

Die Beschwerdeführenden machen im Zusammenhang mit der Erkennbarkeit der Spezialität geltend, in Oberglatt hätten sich die Lärmbetroffenen in einer von der Verkehrsentwicklung unabhängigen, speziellen Situation befunden. Ein Vergleich der Fluglärmbelastung der 90er-Jahre (sowohl gemäss Noise and Number Index NNI als auch mittels Beurteilungspegel Lr) mit den Nachbargemeinden Opfikon und Rümlang zeige, dass die Lärmbelastung in den Nachbarorten viel höher gewesen sei. Sorgfältige Grundeigentümer in Oberglatt hätten daher noch in den 90er-Jahren davon ausgehen

dürfen, in einer Lärmnische zu leben. Sie hätten die Übermässigkeit der Einwirkungen bis zur Einführung der vierten Welle nicht erkennen können. Das bis ins Jahr 2000 allein gültige Fluglärmbelastungsmass NNI, das den altrechtlichen Lärmzonen zugrunde gelegen habe, habe praktisch für ganz Oberglatt keine übermässigen Lärmeinwirkungen ausgewiesen. Oberglatt habe mithin - abgesehen von einigen wenigen Liegenschaften ganz am Rande - nicht in einer Fluglärmzone gelegen und es sei somit amtlich bescheinigt gewesen, dass die Fluglärmwirkungen in Oberglatt nicht übermässig seien. Der Beschwerdegegner 2 habe damals denn auch unter Hinweis auf die Lärmzonen und die Fluglärmbelastung gemäss NNI eine Entschädigungspflicht für übermässigen Fluglärm verneint und darauf hingewiesen, dass die Belastungsgrenzwerte gemäss Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) noch nicht festgelegt seien. Beim Gebiet ausserhalb der Lärmzonen handle es sich nicht um ungeschütztes Gebiet. Die NNI-Lärmzonen seien als "Umhüllende" rund um den Flughafen Zürich gezogen worden. Der Flughafenhalter habe diese Umhüllenden im (damaligen) kantonalen Fluglärmgesetz auch für die Zukunft als verbindlich erklärt. Für Gebiete ausserhalb der Umhüllenden habe dies bedeutet, dass sie durch die letzte (45 NNI-)Umhüllende gleich vor Mehrbelastungen geschützt gewesen seien wie Gebiete innerhalb der Umhüllenden. Unzulässig sei dagegen, für die Erkennbarkeit nachträglich auf den Beurteilungspegel Lr abzustellen. Ein Lr-basiertes Grenzwertschema habe sich erst in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre abzuzeichnen begonnen, wobei dessen konkrete Ausgestaltung, insbesondere die Konturen der Nachtbelastung, bis im Jahr 2001 noch offen gewesen sei. Die physikalisch messbare Schallbelastung habe zwar den IGW (1-Stunden-Lr) der ersten und zweiten Nachtstunde schon in den 80er- und 90er-Jahren überstiegen. Dieses physikalische Schallbelastungsmass habe aber nichts mit der konkreten Lärmbelastung zu tun. Denn Lärm sei negativ bewerteter, das heisst als lästig empfundener Schall. Und da mache es einen Unterschied, ob es zwischen 22:00 Uhr und Mitternacht drei bis vier sehr lärmige Starts gebe oder aber, wie im Jahr 2000, zwölf immer noch sehr lärmige, aber um ca. 5 - 10 dB leisere Starts. Die zeitliche Dynamisierung des Lärms zur Nachtzeit sei gemäss den Ergebnissen der neueren Schlafforschung gesundheitsschädlich, wenn die einzelnen Schallereignisse den natürlichen Schlafrhythmus unterbrächen und zum Aufwachen oder zu einer Veränderung der Schlafentiefe führten. Das Bundesgericht habe sich denn auch seit BGE 126 II 522 in konstanter Rechtsprechung auf die Vermeidung von Aufwachreaktionen fokussiert.

E. 6.2.2

Die gesamten Flugbewegungen hätten von 1987 bis 1994 um 160 Prozent zugenommen, wohingegen die Anzahl Abflüge nach Norden in den drei Nachtstunden, die Oberglatt besonders tangierten, mit drei bis vier Starts stabil geblieben sei. Zur Beurteilung der Auswirkungen der markanten Steigerung der Nachtbewegungen ab 1997 sei wesentlich, dass Nachtgrenzwerte bis zur Einführung der IGW gefehlt hätten. Sie hätten keinen Grund gehabt, sich zu fragen, ob diese wenigen Bewegungen zu einer übermässigen Lärmbelastung führen könnten.

E. 6.2.3

Die Lärmcharakteristik von Starts von der Piste 28 und solchen von der Piste 16 falle selbst heute noch sehr unterschiedlich aus, trotz moderner und vergleichsweise lärmgünstiger Grossraumflugzeuge. Dies habe auch der am 30. März 2016 durchgeführte Augenschein gezeigt. Folglich seien auch in den 90er-Jahren die Abflüge von der Piste 16 im gesamten Gebiet von Oberglatt als eigenständige, vom Startlärm der Piste 28 klar abgesetzte,

unverwechselbare Schallereignisse hörbar gewesen. Insofern sei das Bild des Lärmteppichs unangebracht. Die genannten Starts von der Piste 16 hätten sich von 1995 bis 2000 um 312 Prozent gesteigert, womit die in BGE 130 II 394 bis 1997 festgestellte Verdoppelung bei Weitem übertroffen worden sei, die zur Gutheissung der Nichtverjährung der Forderungen in Opfikon genügt habe.

E. 6.2.4

Die Entwicklung in Oberglatt sei zwar nicht schlagartig erfolgt, was allerdings ohnehin nicht notwendig sei. Die in den späten 90er-Jahren zu verzeichnende rasante Zunahme der Flugbewegungen habe jedoch einen klaren Bruch des langjährigen Wachstumspfadens dargestellt. Von einer schleichenden oder rein wachstumsbedingten Entwicklung könne nicht gesprochen werden.

E. 6.3.1

Die Beschwerdegegner bringen vor, Oberglatt sei infolge des jahrzehntelang betriebenen Nordkonzepts seit jeher eine der am meisten mit Fluglärm belasteten Ortschaften in der Umgebung des Flughafens Zürich und infolge des Zusammenwirkens verschiedener Lärmquellen praktisch einem Dauerlärm ausgesetzt. Die einzelnen Lärmquellen seien angesichts der unterschiedlichen Entwicklung der Starts und Landungen auf den verschiedenen Pisten nicht immer gleich wahrnehmbar bzw. dominant gewesen; gesamthaft betrachtet sei die Lärmsituation in Oberglatt stets ziemlich stabil gewesen. Die Voraussetzung der Spezialität sei für alle Liegenschaften der Beschwerdeführenden spätestens seit 1987 erfüllt, wie die Lärmtabellen für Oberglatt zeigten. Die IGW seien seit den 80er- und frühen 90er-Jahren klar überschritten worden, insbesondere in der Nacht. Dementsprechend sei Oberglatt - anders als Opfikon - nie "relativ lärmgeschützt" gewesen und habe sich nie in einer "privilegierten Lärmnische" befunden. Die Entwicklung der Tages- und der Nachtlärmbelastungen sei in Rümlang und in Oberglatt mehr oder weniger parallel verlaufen, wenn auch auf unterschiedlichem Niveau. Da Oberglatt genau in der Mitte zwischen Rümlang und Höri liege, gelte die sinngemässe Aussage in BGE 130 II 394 E. 12.3.3, wonach sich Rümlang und Höri im Gegensatz zu Opfikon nicht bis Mitte der 90er-Jahre in einer einigermaßen privilegierten Situation befunden hätten, auch für Oberglatt. In Opfikon habe die Zunahme von Starts ab der Piste 16 im Herbst 1996 eine deutliche Zunahme der Tageslärmbelastung verursacht, wohingegen sie keinerlei Auswirkungen auf die Tageslärmbelastung in Oberglatt gehabt habe. Die Einführung der vierten Welle habe für Oberglatt keineswegs eine spürbare und einschneidende Änderung der Lärmbelastungssituation bewirkt. Die Erkennbarkeit der Spezialität sei gegeben gewesen, denn "Durchschnittsbürger" orientierten sich beim Fluglärm nicht an raumplanerisch motivierten Lärmzonen oder den dabei verwendeten Lärmbelastungsmassen. Vielmehr fühlten sie sich durch den Lärm erheblich gestört oder nicht. Der Lärm aber bleibe immer gleich laut und störend, unabhängig vom verwendeten Lärmbelastungsmass oder von der Art seiner Ermittlung. Die Betroffenen stellten auf den tatsächlich wahrgenommenen Wert ab. Die IGW-Kurven zeigten, dass es vor der vierten Welle in Oberglatt laut gewesen und danach etwa gleich laut geblieben sei. Die Darlegungen der Beschwerdeführenden zum NNI gingen daher am Thema vorbei. Die NNI-Werte sagten nichts darüber aus, wie der Durchschnittsbürger die Lärmbelastung tatsächlich empfunden und beurteilt habe. Dies umso weniger, als die Nachtstunden, in denen der Lärm in Oberglatt seit jeher sehr ausgeprägt gewesen sei, im NNI bzw. in den Lärmzonenplänen nicht separat abgebildet worden seien. Im Übrigen könne aus den

NNI-Werten im Zeitraum 1996 bis 2000 keine Verschlechterung der Lärmbelastungssituation in Oberglatt hergeleitet werden und habe die effektive Lärmbelastung in Oberglatt die Schwelle von 45 NNI bis heute nie erreicht.

E. 6.3.2

Zu den von den Beschwerdeführenden angeführten Ergebnissen der neueren Schlafforschung bringen die Beschwerdegegner vor, solches würde auch auf die 80er- und 90er-Jahre zutreffen, infolge der damals viel lauterer Flugzeuge wären entsprechende Auswirkungen sogar weit gravierender gewesen. Dass Kadenz und Störungswirkung nächtlicher Schallereignisse zugenommen hätten, werde bestritten. In den Jahren 1999 bis 2001 habe es zwar eine vorübergehende Zunahme der Nachtflugbewegungen gegeben; danach sei aber wieder eine markante Abnahme zu verzeichnen. Die Zunahme der Nachtstarts sei zudem in erster Linie durch Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bewirkt worden und nicht durch die damals lauten Grossraumflugzeuge.

E. 6.3.3

Der Startlärm von der Piste 16 sei in Oberglatt zwar wahrnehmbar, jedoch nicht dominierend, woran auch die vierte Welle ab Herbst 1996 nichts geändert habe, trotz der Verdoppelung der Starts. Dies liege einerseits daran, dass Letztere hauptsächlich durch lärmärmere Flugzeuge (Airbus-Flotte) bewirkt worden sei und andererseits an den topographischen Besonderheiten. Überdies habe der Langstreckenverkehr mit (lärmintensiven) Grossraumflugzeugen zwischen 1995 und 1998 nicht abrupt, sondern kontinuierlich zugenommen. Es sei eine schleichende, mehrheitlich wachstumsbedingte Entwicklung gewesen. Aus diesen Gründen seien die negativen Auswirkungen auf Oberglatt weit geringer als auf Opfikon, wie die damalige Lärmbelastung zeige und der Augenschein bestätigt habe. Die Gesamtflugbewegungen in der Nachtzeit von und gegen Norden hätten in Oberglatt unabhängig von der vierten Welle und nur vorübergehend von 1999 bis 2001 zugenommen. Die nächtlichen Nordstarts seien in den letzten rund 40 Jahren grossen Schwankungen unterworfen gewesen. Mitte der 90er-Jahre habe es zwar eine stärkere Zunahme gegeben; diese sei allerdings kontinuierlich und auf sehr tiefem Niveau verlaufen.

E. 6.3.4

Die Lärmzonenpläne, die in erster Linie eine raumplanerische und siedlungspolitische Funktion hätten, hätten keinen direkten Konnex zu den formellen Enteignungen von Nachbarrechten. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung seien die Lärmvorschriften der Umweltschutzgesetzgebung der Luftfahrtgesetzgebung bereits vorgegangen, bevor die Verordnungen über die Lärmzonen formell aufgehoben worden seien. Überdies seien Entstehung und Verjährung enteignungsrechtlicher Ansprüche gemäss Bundesgericht durch die Ausscheidung von Lärmzonen nicht beeinflusst worden. Die (Nicht-)Zugehörigkeit eines Grundstückes zu einer Lärmzone könne mithin nicht als massgebliches Beurteilungskriterium herangezogen werden für die Frage, ob eine Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte vorliege oder nicht. Dass die IGW für die Landesflughäfen erst im Jahr 2000 rechtskräftig festgesetzt worden seien, können für die Spezialität und deren Erkennbarkeit in den 80er- und 90er-Jahren keine Rolle spielen.

E. 6.4.1

Die Voraussetzung der Spezialität ist gegeben, wenn die Lärmimmissionen eine Intensität erreichen, die das Mass des Üblichen und Zumutbaren übersteigt. Dies ist regelmässig dann

anzunehmen, wenn die im Jahr 2000 bzw. 2001 (vgl. dazu Urteil des BGer 1C_602/2017 vom 8. Oktober 2018 E. 3.4) in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung festgelegten IGW überschritten sind (Urteil des BGer 1C_315/2017 vom 4. September 2018 E. 7.5 m.H.; Urteil des BVGer A-4836/2012 vom 13. März 2014 E. 7.2.4 m.w.H.). Dies gilt auch für Sachverhalte in der Zeit vor deren Inkraftsetzung (vgl. BGE 130 II 394 E. 12.2 m.w.H.). Tritt die Übermässigkeit der Lärmbelastung nicht schon bei der Inbetriebnahme eines Werkes, sondern erst infolge Verkehrszunahme oder einer Betriebsänderung ein, ist aufgrund der konkreten Verhältnisse zu entscheiden, ab wann die Einwirkungen als unüblich und unzumutbar einzustufen sind. Dabei darf unter Umständen auch einer von der Verkehrsentwicklung unabhängigen speziellen Situation, in der sich die Lärmbetroffenen befunden haben, Rechnung getragen werden (zum Ganzen Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 6.4.1 m.w.H.).

E. 6.4.2

Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat durch Verordnung IGW fest (Art. 13 Abs. 1 USG). Die IGW für Lärm sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG). Die IGW sind unabhängig von der technischen Realisierbarkeit und wirtschaftlichen Tragbarkeit derart zu bestimmen, dass ein ausreichender Schutz des Menschen und seiner Umwelt gewährleistet wird (Urteil des BVGer A-4836/2012 vom 13. März 2014 E. 7.2.4 mit Hinweis auf die bundesrätliche Botschaft). Die IGW für den Lärm ziviler Flugplätze, auf denen Grossflugzeuge verkehren, sind in der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) für den Tag und die Nacht sowie für die verschiedenen Empfindlichkeitsstufen unterschiedlich festgelegt. Der Beurteilungspegel L_r wird auf der Grundlage des energieäquivalenten Dauerschallpegels L_{eq} ermittelt, der für den Tag über einen Zeitraum von 16 Stunden (06:00 bis 22:00 Uhr) gemittelt wird (sog. 16-Stunden- L_{eq}). Für die Nacht werden dagegen getrennte Berechnungen für die erste Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr), die zweite Nachtstunde (23:00 bis 24:00 Uhr) und die letzte Nachtstunde (05:00 bis 06:00 Uhr) vorgenommen, das heisst die Mittelung erfolgt für einen Zeitraum von je nur einer Stunde (sog. 1-Stunden- L_{eq} ; Anhang 5 Ziff. 41 Abs. 1 LSV). Für die Empfindlichkeitsstufe II, die in denjenigen Nutzungszonen gilt, in denen keine störenden Betriebe zugelassen sind, namentlich Wohnzonen (Art. 43 Abs. 1 Bst. b LSV), sieht die aktuelle Fassung von Anhang 5 Ziff. 22 LSV einen IGW von 60 dB(A) für den Tag, von 55 dB(A) für die erste Nachtstunde sowie von 50 dB(A) für die zweite und letzte Nachtstunde vor. Für die Empfindlichkeitsstufe III, die in Mischzonen gilt, in denen mässig störende Betriebe zulässig sind (Art. 43 Abs. 1 Bst. c LSV), ist ein höherer IGW festgelegt, nämlich von 65 dB(A) für den Tag sowie von 55 dB(A) für die ersten beiden und die letzte Nachtstunde. Wissenschaftliche Studien, Berichte und Gutachten ziehen verschiedentlich in Frage, ob die Störwirkung des Fluglärms allein mit dem energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{eq} erfasst werden kann. Der Mittelungspegel L_{eq} , so die Kritik, werde den Eigenschaften des Fluglärms mit seinen hoch über dem Grundpegel liegenden Einzelschallereignissen nicht gerecht und trage der ansteigenden Zahl dieser Schallereignisse zu wenig Rechnung (vgl. BGE 137 II 58 E. 5.3.4 und 126 II 522 E. 45; Urteil des BGer 1C_6/2017 vom 25. Oktober 2017 E. 3.4 ff.; je m.w.H.). Von der Rechtsprechung wurde bisher ausdrücklich offengelassen, ob bei der Beurteilung der Spezialität der Fluglärmbelastung auch die Anzahl der Flugbewegungen ergänzend zu berücksichtigen ist (BGE 130 II 394 E. 12.2; Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 6.5.6 S. 18). Die Rechtsprechung

erwog indes, dass neben dem Maximalpegel auch die Anzahl der Schallereignisse eine Rolle spielen. Zwar korrespondiere der über 16 Stunden gemittelte Leq im Allgemeinen gut mit der Wahrscheinlichkeit einer starken Störung. Konzentrierte sich der Lärm jedoch auf eine kurze Zeitspanne zu einer besonders sensiblen Tageszeit, schlage sich dies nicht im über 16 Stunden gemittelten Wert nieder, obwohl dieser Lärm lästig und bei Aufwachreaktionen sogar schädlich sein könne. Insofern genügen die IGW gemäss Anhang 5 der LSV den Anforderungen von Art. 13 ff. USG nicht, weshalb sie ergänzungsbedürftig seien. Dies gelte insbesondere für Personen, die unter einer Anflugschneise wohnten und deshalb durch frühmorgendlichen bzw. abendlichen Fluglärm in ihrem Wohlbefinden zum Teil erheblich gestört würden, selbst wenn der 16-Stunden-Leq die nach Anhang 5 der LSV massgeblichen IGW für die Tageszeit nicht überschreite (BGE 137 II 58 E. 5.3.5; vgl. auch Urteile des BVGer A-7589/2015 vom 14. November 2016 E. 8.7.3 und A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 13.3.7). Die auch heute trotz anerkanntem Revisionsbedarf immer noch in Kraft stehenden IGW sind somit nach der Rechtsprechung nicht per se gesetzwidrig, sondern nur dann für den Schutz der Anwohner ungenügend und ergänzungsbedürftig, wenn sich der Lärm des An- oder Abflugverkehrs auf eine kurze Zeitspanne zu einer sensiblen Tageszeit konzentriert (Urteil des BVGer A-7589/2015 vom 14. November 2016 E. 8.7.4; vgl. zum Ganzen auch Urteil des BGer 1C_6/2017 vom 25. Oktober 2017 E. 4 ff.). Den Beschwerdeführenden ist zwar zuzustimmen, dass das physikalische Schallbelastungsmass nicht zwangsläufig mit der subjektiven Empfindung von lästigem Schall (Lärmbelastung) übereinstimmt. Schall bzw. Lärm wird jedoch per se sehr unterschiedlich wahrgenommen, weshalb ein "objektives" Lärmmass unabdingbar ist. Aus Art. 1 Abs. 1 LSV ergibt sich im Übrigen, dass nicht jeder "Lärm" im rechtlichen Sinn schädlich oder lästig ist (eine eigentliche Definition von Lärm enthalten weder das Umweltschutzgesetz noch die Lärmschutz-Verordnung).

E. 6.4.3

Entgegen der Ansicht der Beschwerdegegner kann für den (allfälligen) Beginn der Verjährungsfrist nicht grundsätzlich verlangt werden, dass die Lärmbelastung von einem auf den anderen Tag schlagartig zunimmt, mithin ein konkreter Stichtag für die Erkennbarkeit der Spezialität bezeichnet werden kann. Dies würde dazu führen, dass in Fällen, in denen der Fluglärm kontinuierlich von einer klar unter den IGW liegenden Belastung auf eine ebenso deutlich die IGW überschreitende (und damit die Voraussetzung der Spezialität ohne Weiteres erfüllende) Belastung zunimmt, nie eine Verjährungsfrist zu laufen begännen, was nicht angehen kann. Wird ein Entschädigungsbegehren sehr knapp vor oder nach Ablauf der mutmasslichen Verjährungsfrist gestellt, mag es zwar erforderlich sein, dass das Gericht - auch aus Gründen der Rechtssicherheit - in Anwendung von Art. 1 Abs. 2 des Zivilgesetzbuches (ZGB, SR 210) einen konkreten Stichtag bestimmt (so wie etwa das Bundesgericht für die Vorhersehbarkeit von Fluglärmimmissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen den 1. Januar 1961 als Stichtag festlegte [vgl. statt vieler BGE 142 II 128 E. 3.1; erstmals: BGE 121 II 317 E. 6]). Hingegen muss es genügen, wenn betreffend den Beginn der Verjährungsfrist ein längerer Zeitraum behauptet und festgelegt wird, sofern dieser zurückgerechnet vom Tag, an dem das betroffene Entschädigungsbegehren gestellt wird, klarerweise gänzlich innerhalb der fünfjährigen Verjährungsfrist liegt. Dies ist vorliegend zu bejahen, reichten die Beschwerdeführenden ihre Entschädigungsbegehren doch im Sommer 2000 ein, während strittig ist, ob die Verjährungsfrist (frühestens) im Herbst 1996 - also knapp vier Jahre früher - zu laufen begann. In diesem Fall kann offenbleiben, auf welches Datum ein

allfälliger Stichtag fallen würde.

E. 6.5

Die streitgegenständlichen Liegenschaften wiesen bereits in den Jahren vor der Einführung der vierten Welle IGW-Überschreitungen auf und die Leq-Werte veränderten sich nach 1996 nicht wesentlich (vgl. Empa-Berechnung vom 27. Mai 2014, Vi.-act. 19/2; Lärmbelastungstabellen und -diagramme vom 22. November 2013, Vi.-act. 11/3-6). Es ist mithin davon auszugehen, dass Oberglatt bereits vor Einführung der vierten Welle speziell fluglärmbelastet war. Nichts anderes ergibt sich unter Berücksichtigung des Umstandes, dass bis Ende der 90er-Jahre auf das Fluglärmbelastungsmass NNI abgestellt wurde, veränderten sich doch auch diese Werte nach 1996 nur unwesentlich. Die Beschwerdeführenden machen somit zu Recht nicht geltend, dass sich die Erkennbarkeit der Spezialität (erst) mit Einführung der vierten Welle anhand der Leq-Werte belegen lasse. Fraglich ist, ob die Spezialität der Lärmimmissionen bereits früher erkennbar war.

E. 6.6

Oberglatt lag vor Einführung der vierten Welle im Wesentlichen ausserhalb der altrechtlichen, auf dem NNI beruhenden Fluglärmzonen. Daraus können die Beschwerdeführenden jedoch nichts zu ihren Gunsten ableiten, gilt dieser Befund doch unstrittig auch für die Zeit nach der Einführung der vierten Welle. Zu Recht bezeichnen die Beschwerdegegner daher die Argumentation der Beschwerdeführenden als widersprüchlich, wenn diese einerseits anführen, vor 1996 hätten sich Grundeigentümer in Oberglatt aufgrund der Lärmzonenpläne gemäss NNI in einer "privilegierten Lärmnische" wähen dürfen, während sie ab Einführung der vierten Welle übermässig von Fluglärm betroffen gewesen seien, obwohl auch in den späten 90er-Jahren immer noch der NNI galt und die Lärmzonenpläne unverändert blieben. Der Wert von 45 NNI wurde in Oberglatt zudem bis heute unstrittig nie überschritten, weshalb nicht entscheidend sein kann, dass das frühere Zürcher Fluglärmgesetz die altrechtlichen Lärmzonen rund um den Flughafen Zürich auch für die Zukunft als verbindlich erklärt hatte. Dies umso mehr, als Gesetze jederzeit geändert werden können und sie insofern grundsätzlich auch keine Vertrauensgrundlage bilden (statt vieler Urteil des BVGer A-5647/2016 vom 6. September 2018 E. 6.2.1 m.w.H.; das Bundesgericht erwog in BGE 130 II 394 E. 12.3.1 S. 421 allerdings noch, da § 2 Abs. 4 des Zürcher Fluglärmgesetzes die festgelegten Lärmschutzzonen auch für einen künftigen Ausbau des Flughafens sowie für die An- und Abflugwege als verbindlich erklärt habe, sei die relativ lärmgeschützte Lage von Opfikon als gesichert erschienen). Massgebend für die Beurteilung der Übermässigkeit der Fluglärmimmissionen und deren Erkennbarkeit kann sodann nicht sein, ob eine fluglärm betroffene Liegenschaft formal inner- oder ausserhalb einer bestimmten Zone liegt. Abzustellen ist vielmehr allein auf die tatsächliche Belastung mit Fluglärm. Es kann nicht angehen, dass die Spezialität von Einwirkungen bzw. deren Erkennbarkeit nur deshalb bejaht wird, weil das zugrunde liegende Lärmbelastungsmass ändert, während die Immissionen konstant bleiben. Dies zumindest solange nicht, als der Gesetzgeber nicht gleichzeitig die Schwelle für Entschädigungsansprüche ausdrücklich herabsetzt. Relevant kann mithin nicht sein, ob ein Grundeigentümer aufgrund von (wenn auch amtlichen) Zonenplänen der Ansicht ist, (nicht) übermässig von Fluglärm betroffen zu sein. Abzustellen ist vielmehr, ob der Grundeigentümer tatsächlich übermässigen Einwirkungen ausgesetzt ist. Das Bundesverwaltungsgericht erwog überdies bereits im Urteil A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 6.6.4, dass der im Jahr 1987 in Rechtskraft erwachsene Lärmzonenplan nichts an der frühzeitigen Erkennbarkeit der Spezialität zu

ändern vermag, selbst wenn die Liegenschaften ausserhalb des Parameters lagen bzw. liegen, da die Spezialität der Immissionsbelastung in Anbetracht der traditionell stark frequentierten Abflugpiste 28 bereits vor der Einführung der vierten Welle erkennbar war. Auch wenn dieser Entscheid Rümliang betraf, das sich im Gegensatz zu Oberglatt direkt in der Flugschneise der Piste 28 befindet, kann für die Nachbargemeinde Oberglatt, die aufgrund ihrer Nähe zur Piste 28 ebenfalls beträchtlich vom Flugverkehr ab der Piste 28 betroffen ist, nichts anderes gelten, umso mehr als sie dafür schon immer stärker als Rümliang von den Nordstarts ab den Pisten 32 und 34 tangiert war. Im gleichen Entscheid (E. 6.6.3) stellte das Bundesverwaltungsgericht sodann fest, dass mit Blick auf die definitive Festlegung der IGW im Anhang 5 der LSV zwar eine gewisse Rechtsunsicherheit herrschte bezüglich der Frage, ab wann Lärmwerte in der Nähe des Flughafens als übermässig einzustufen sind. Allein deshalb könne der Zeitpunkt der Erkennbarkeit der Spezialität jedoch nicht erst ab Inkrafttreten von Anhang 5 der LSV angesetzt werden (was die Beschwerdeführenden ja auch nicht behaupten). Angesichts der hohen Lärmbelastung habe Rümliang zudem damit rechnen müssen, dass die zu bestimmenden IGW auf ihrem Gemeindegebiet nicht eingehalten würden. Nichts anderes muss für Oberglatt gelten, das zwar tagsüber geringeren Immissionen ausgesetzt war als Rümliang, dafür in den ersten beiden Nachtstunden ebenso deutlich höher fluglärmbelastet war (vgl. Empa-Berechnung vom 27. Mai 2014, Vi.-act. 19/2; Lärmbelastungstabellen und -diagramme vom 22. November 2013, Vi.-act. 11/3-6).

E. 6.7

Die Beschwerdeführenden bringen sodann vor, mit der Einführung der vierten Welle habe sich die Fluglärmbelastung qualitativ so stark verändert, dass damit die Verjährungsfrist zu laufen begonnen habe. Wie schon erwähnt, ist davon auszugehen, dass die in Oberglatt wahrnehmbaren Immissionen bereits vor dem Jahr 1996 übermässig waren. Zu prüfen ist, ob die Beschwerdeführenden die Spezialität der Einwirkungen erst mit diesen geltend gemachten Anpassungen des Betriebskonzepts auf dem Flughafen Zürich erkennen konnten. Dabei ist vorweg anzumerken, dass angesichts des Zwecks von Verjährungsfristen, Rechtssicherheit zu schaffen, nicht jede unbedeutende Änderung im An- und Abflugverfahren verjährungsauslösend wirken kann (Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 6.5.7).

E. 6.7.1

Oberglatt liegt im Nordwesten des Flughafens Zürich. Das nördliche Ende der Piste 14/32 liegt nordöstlich, dasjenige der Piste 16/34 östlich des Ortskerns. Das Westende der Piste 10/28 liegt in dessen Südosten. Die Parteien sind sich einig, dass Oberglatt bereits seit Jahrzehnten von Fluglärm aus verschiedenen Quellen betroffen ist.

E. 6.7.2

Vor der Einführung der vierten Welle war der Fluglärm in Oberglatt vor allem auf Starts von der Piste 28 zurückzuführen, auf der - mit Ausnahme des Jahres 1985, in dem diese Startbahn saniert wurde - bereits seit den 70er-Jahren rund 75 Prozent aller Abflüge erfolgten. Die Anzahl Starts ab dieser Piste veränderte sich mit Einführung der vierten Welle nicht wesentlich, sondern variierte zwischen 1994 und 1998 stets zwischen knapp 85'000 und knapp 89'000 Abflügen. Eine deutliche Zunahme war bei den Starts ab Piste 16 zu verzeichnen, die sich mit Einführung der vierten Welle verdoppelten, allerdings auf einem deutlich tieferen Niveau (1994: 16'486; 1995: 18'643; 1996: 21'055; 1997: 35'849;

1998: 36'265). Die Starts ab Piste 34 stiegen bereits seit Anfang der 90er-Jahre kontinuierlich an und auch nach der Einführung der vierten Welle weiter (1994: 4'218; 1995: 5'230; 1996: 5'869; 1997: 5'483; 1998: 6'450). Die Landungen auf die Piste 32 schliesslich nahmen mit Einführung der vierten Welle zwar verhältnismässig deutlich zu, blieben aber in absoluten Zahlen höchst bescheiden (1994: 6; 1995: 8; 1996: 7; 1997: 45; 1998: 86; 1999: 155; 2000: 184) (vgl. die Zahlen aus den Berichten über den Fluglärm 1975 bis 2012, Vi.-act. 19/1; ferner Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 6.5.3 f.). Aus dem Umstand (allein), dass sich die Starts von Piste 16 zwischen 1995 und 1997 verdoppelten und bis im Jahr 2000 (kurzfristig) verdreifachten, können die Beschwerdeführenden nichts zu ihren Gunsten ableiten. Die in BGE 130 II 394 E. 12.3.1 beurteilte Situation in Opfikon unterschied sich wesentlich von derjenigen in Oberglatt, das - im Gegensatz zu Opfikon - nicht in der Abflugschneise der Piste 16 liegt. Oberglatt war überdies vielmehr als Opfikon schon immer verschiedenen Fluglärmquellen ausgesetzt, weshalb sich die starke Zunahme der Abflüge von Piste 16 Ende der 90er-Jahre nicht in demselben Ausmass auswirkte wie im Fall von Opfikon. Das Bundesverwaltungsgericht erwog bereits im Entscheid bezüglich Rümlang, dass der Anstieg der Flugbewegungen ab Piste 16, der im Herbst 1996 einsetzte, unter Einbezug der Abflugzahlen ab Piste 28 zu beurteilen sei. Ausserdem gelte es zu berücksichtigen, dass die Pisten 16 und 28 bereits damals nicht gleichzeitig hätten genutzt werden können, weshalb die vermehrten Abflüge ab Piste 16 zwangsläufig zu einer gewissen Entlastung der Piste 28 geführt hätten (Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 6.5.4). Diese Überlegungen betreffend die Pisten 16 und 28 gelten vorliegend ebenfalls, auch wenn Oberglatt aufgrund seiner geographischen Lage vom Startlärm der Piste 28 weniger betroffen ist als Rümlang. Die Abflüge von Piste 34 nahmen ab 1996 sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen nur moderat zu (von 1996 bis 1997 gingen sie sogar zurück), weshalb nicht von einer wesentlichen Änderung im Abflugverfahren gesprochen werden kann. Eine neue Spezialität in der Lärmbelastung für Oberglatt vermögen sie jedenfalls nicht zu belegen (vgl. dazu auch Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 6.5.5). Die Anzahl Landungen auf Piste 32 schliesslich war auch nach Einführung der vierten Welle so gering, dass sie nicht ins Gewicht fällt. Die "Lärmcharakteristik" mag sich in Oberglatt mit der Einführung der vierten Welle und den damit verbundenen Verschiebungen beim Flugbetrieb leicht verändert haben. Massgebend müssen jedoch stets eine Gesamtschau und die Belastungssituation insgesamt sein. Angesichts des Dargelegten waren die Veränderungen im An- und Abflugregime am Flughafen Zürich, die mit der vierten Welle einhergingen, nicht derart, dass von einer verjährungsauslösenden Wirkung gesprochen werden kann. Mit den Beschwerdeführenden ist davon auszugehen, dass das subjektive Lärmempfinden in der Regel mit der Anzahl Lärmereignisse zunimmt, selbst wenn diese dafür etwas leiser sind. Die Erhöhung der Abflüge ab Piste 34 in den ersten beiden Nachtstunden von drei bis vier Starts vor der vierten Welle auf sieben bis zwölf Starts im Anschluss daran dürfte sich daher durchaus negativ auf die Lärmempfindung in Oberglatt ausgewirkt haben. Allerdings erfolgte bereits früher in den Nachtstunden die klare Mehrheit der Starts gegen Norden (vgl. Vi.-act. 11.2 und unwidersprochen gebliebene E. 4.8.1 des angefochtenen Entscheides), weshalb jederzeit mit einer gewissen Erhöhung gerechnet werden musste, wie auch die Vorinstanz zu Recht erwog. Jedenfalls kann eine Zunahme von ca. drei Abflügen pro Nachtstunde nicht dazu führen, dass die (bereits bejahte) Spezialität der Fluglärmbelastung erst dann objektiv erkennbar wurde. Daran änderte auch der Umstand nichts, dass die Bevölkerung in Oberglatt - so die Beschwerdeführenden - sich mit drei bis vier lauten Starts

pro Nacht arrangiert und die Zurückhaltung der Behörden bei der Slot-Vergabe geschätzt hatten.

E. 6.8

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass die Spezialität der Fluglärmbelastung in Oberglatt schon vor Einführung der vierten Welle gegeben und auch bereits früher erkennbar war.

E. 7.1

Zur Erkennbarkeit der Schwere des Schadens führt die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid an, Oberglatt habe wie Rümlang (vgl. dazu Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013) vor der Einführung der vierten Welle am Flughafen Zürich siedlungsmässig und wirtschaftlich eine durchschnittliche Entwicklung in der Agglomeration Zürich durchlaufen. Oberglatt habe von der Nähe zum Flughafen profitiert, allerdings nicht in derselben Weise wie Opfikon (vgl. dazu BGE 130 II 394). Die Umstellungen im Flugbetrieb ab Herbst 1996 hätten in Oberglatt nicht zu einem sozioökonomischen oder siedlungspolitischen Einschnitt geführt. Die Entwicklung der Bodenpreise in Oberglatt in absoluten Zahlen bilde - gerade im Quervergleich mit Opfikon und Rümlang - ein Indiz dafür, dass in Oberglatt die negativen Auswirkungen der Flughafenregion bereits lange vor der Einführung der vierten Welle überwogen hätten. Eine Gesamtbetrachtung führe zum Ergebnis, dass in Bezug auf Oberglatt keine besonderen Umstände vorlägen, die für einen späteren Schadenseintritt bzw. eine spätere Erkennbarkeit des wirtschaftlichen Schadens aus dem Fluglärm ab Herbst 1996 sprächen.

E. 7.2.1

Die Beschwerdeführenden bringen zur Erkennbarkeit der Schwere des Schadens vor, die Vorinstanz stütze ihre Schlussfolgerung, dass in Oberglatt die Schwere des Schadens bereits vor der Einführung der vierten Welle erkennbar gewesen sei, ausschliesslich auf sozioökonomische und siedlungspolitische Aspekte ab. In Abweichung von der bisherigen Rechtsprechung schenke sie anderen Kriterien wie insbesondere den Entwicklungen betreffend die Benützung der Pisten sowie betreffend die Flugbewegungen keine Beachtung. Für die Beurteilung der Erkennbarkeit eines allfälligen Schadens seien hingegen die Veränderungen hinsichtlich des Flughafenbetriebs und der damit verbundenen Lärmbelastungen ebenfalls massgebend.

E. 7.2.2

Vor den Intensivierungen des Flugbetriebs zwischen 1997 und 2000 sei dieser seit Inbetriebnahme der Piste 14/32 denselben Konzepten gefolgt und die Nachtsperrung von fünfeinhalb Stunden ebenso unverändert in Kraft gewesen wie das "rigorose Bewegungszahl-Management" in den drei Nachtstunden. Die Flugbewegungszahlen allerdings seien markant gestiegen, von 1975 knapp 140'000 auf 1996 knapp 260'000. Dieser Anstieg sei jedoch eine schleichende Entwicklung gewesen, die angesichts der hohen Anforderungen der Rechtssicherheit an den auslösenden Sachverhalt per se nicht geeignet gewesen sei, eine Verjährungsfrist auszulösen. Trotz dieser Verkehrszunahme seien sowohl der NNI als auch der Lr in all den Jahren bis 1996 in der ganzen Flughafenregion mehr oder weniger kontinuierlich gesunken. Bis 1997 hätten die Grundeigentümer in Oberglatt noch gar keinen Fluglärmsschaden erlitten gehabt, zumal Oberglatt eine Fluglärmnische gewesen sei. Deshalb hätten die Beschwerdeführenden zuvor keinen Anlass gehabt, auf Minderwertentschädigung zu klagen. Dass Oberglatt vor der Einführung der vierten Welle siedlungsmässig und wirtschaftlich im Gegensatz etwa zu

Opfikon nur eine durchschnittliche Entwicklung in der Agglomeration Zürich durchlaufen habe, lasse daher den Schluss nicht zu, dass bereits vor 1997 negative Auswirkungen der Fluglärmbelastung erkennbar gewesen seien. Diese negativen Auswirkungen seien im Gegenteil erst mit den Veränderungen des Flugbetriebs zwischen 1997 und 2000 erkennbar geworden. Die sich ab 1998 abzeichnenden rechtlichen Veränderungen (neuer Anhang 5 der LSV, Wechsel auf den 1-Stunden-Lr nachts im Jahr 2001) hätten sich zwar viel später realisiert, seien aber als wesentliches Element des eingetretenen Schadens beizuziehen.

E. 7.2.3

Bei der Prüfung von weiteren Effekten wie der Ansiedlung von Arbeitsplätzen und der Immobilienpreisentwicklung habe die Vorinstanz ausgeblendet, dass diesbezüglich die ausgezeichnete verkehrstechnische Anbindung an die Stadt Zürich der massgebliche Faktor gewesen sei, nicht die Fluglärmbelastung. Es möge zum Teil wohl zutreffen, dass Oberglatt vor der Einführung der vierten Welle siedlungsmässig und wirtschaftlich nur eine durchschnittliche Entwicklung durchlaufen habe und nicht in derselben Weise wie Opfikon von der Nähe zum Flughafen profitiert habe. Das könne jedoch nicht ausschlaggebend sein für die Erkennbarkeit der Schwere des Schadens, da die siedlungsmässige und wirtschaftliche Entwicklung einer Region von einer Vielzahl von Faktoren und nur zu einem kleinen Teil von der Fluglärmbelastung abhängt. Abgesehen von Opfikon seien bis 1997 zwischen den Gemeinden des Zürcher Unterlands - fluglärmbeeinträchtigten wie weiter vom Flughafen entfernten - keine erheblichen Unterschiede in der Bodenpreisentwicklung zu erkennen gewesen. Sie sei weitgehend parallel verlaufen, wenn auch von einem jeweils anderen, durch die Nähe zu Zürich bestimmtem Niveau ausgehend. Eine von der generellen Entwicklung abweichende, stagnierende Entwicklung in den vom Fluglärm besonders betroffenen Gemeinden sei bis 1997 nicht erkennbar. Nach dem allgemeinen Preiseinbruch zu Beginn der 90er-Jahre habe sich aber der Bodenpreismarkt in Oberglatt viel weniger schnell erholt als in anderen Gemeinden mit vergleichbarem Verkehrsanschluss an die Stadt Zürich. Die Bodenpreise hätten auch über die Jahrtausendwende hinaus noch stagniert, bevor sie erst ab etwa 2006 langsam wieder zu steigen begonnen hätten. Eine gleich lang anhaltende Delle bei der Entwicklung der Grundstückspreise nach 1997 sei bei anderen Gemeinden im Kanton Zürich nicht ersichtlich.

E. 7.3

Die Beschwerdegegner führen bezüglich der sozioökonomischen und siedlungspolitischen Aspekte an, Oberglatt habe sich durchschnittlich entwickelt und zeige keine auffälligen Muster, ebenso wenig wie andere Flughafengemeinden. Für Opfikon dagegen habe das Bundesgericht bestätigt, dass der Hauptgrund für die sehr gute Entwicklung die Flughafennähe gewesen sei, die sich zumindest solange wertvermehrend auf Wohnliegenschaften ausgewirkt habe, als die Lärmbelastung einigermaßen erträglich geblieben sei. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführenden sei nicht die angeblich gute Anbindung an die Stadt Zürich hauptverantwortlich dafür gewesen. Oberglatt habe - wenn überhaupt - nur in untergeordnetem Mass von der Nähe zum Flughafen profitiert, was sich auch aus der unauffälligen Bodenpreisentwicklung ergebe. In absoluten Zahlen zeigten die Bodenpreise jedoch, dass in Oberglatt die negativen Auswirkungen der Flughafenregion lange vor der Einführung der vierten Welle überwogen hätten. Eine sozioökonomische und siedlungspolitische Zäsur habe auch mit Einführung der vierten Welle oder später nicht beobachtet werden können. Im Gegensatz zu Opfikon könne nicht gesagt werden, die Vor- und Nachteile der Flughafennähe hätten sich lange Zeit bzw. bis zur Einführung der vierten

Welle die Waage gehalten.

E. 7.4

Die Voraussetzung der Schwere des lärmbedingten Schadens findet 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 Entschädigung zu geben. Ausserdem wird verlangt, dass die Beeinträchtigung eine dauernde oder doch von gewisser Dauer und nicht bloss vorübergehend ist. Ist im Einzelfall die Höhe des Schadens zur Festsetzung der Entschädigung zu ermitteln, so sind neben der Lärmbelastung auch die Lage, die Art und die Umgebung der Grundstücke zu berücksichtigen. Stehen auf allgemeine Verjährungseinrede hin der Eintritt und die objektive Erkennbarkeit der Wertverminderung ganzer Quartiere in Frage, dürfen auch weitere Gegebenheiten in Betracht gezogen werden, die - wie wirtschaftliche und räumliche Entwicklungen sowie sämtliche Auswirkungen der lärmigen öffentlichen Anlage selbst - die Immobilienwerte zu beeinflussen vermögen. Der Eintritt und die Erkennbarkeit des Schadens fallen dabei häufig mit dem Eintritt und der Erkennbarkeit der Spezialität zusammen. Dies ändert aber nichts daran, dass sich ein Schaden auch erst nachträglich ergeben oder erkennbar sein kann und erst im Zeitpunkt, in dem der Schaden die enteignungsrechtlich erhebliche Grösse erreicht, dem Betroffenen ein - verjährbarer - Entschädigungsanspruch erwächst (BGE 130 II 394 E. 12.3; Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 7.4.1).

E. 7.5

Da Oberglatt bereits Jahre vor der Einführung der vierten Welle stark fluglärmbelastet war und diese mit Blick auf den Fluglärm keine wesentliche Zunahme oder Änderung zur Folge hatte, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass der Eintritt des Schadens und dessen Erkennbarkeit zeitgleich mit dem Eintritt und der Erkennbarkeit der Spezialität der Lärmbelastung erfolgt sind (vgl. auch Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 7.4.2).

E. 7.6.1

In sozioökonomischer und siedlungspolitischer Hinsicht ist darauf hinzuweisen, dass sich der Einfluss des Flughafens von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich auswirkte: Neben Lärm und Abstand zum Flughafen spielten andere Faktoren wie zum Beispiel Steuerfuss, Bodenpreise, Erschliessungsgrad, Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Autobahnanschluss und Stauimmissionen oder Landschaftsattraktivität eine Rolle für die Entwicklungschancen einer flughafennahen Gemeinde. Nutzen und Lasten des Flughafens verteilten sich in der Flughafenregion nicht gleichmässig, aber auch nicht entgegengesetzt zueinander. Die Anziehungskraft des Flughafens für Wohn- und Arbeitsbevölkerung führte vor allem an gut erreichbaren Lagen und in unmittelbarer Flughafennähe zu einer hohen Standortgunst und damit zu hohen Landpreisen sowie überdurchschnittlichen Gemeindesteuererträgen. Gemäss einer Studie der Swiss International Airport Association SSIA (Volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Landesflughäfen, Synthesebericht vom 2. Juni 2003, S. 10 und 60; abrufbar unter < http://vd.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/de/themen/flughafenpolitik/grundlagen/ziele_der_flughafenpolitik.html >, abgerufen am

29.11.2018) profitierte das mittlere Glatttal ökonomisch zwar am stärksten vom Ausbau des Flughafens, sah sich aber gleichzeitig mit starker Lärmbelastung konfrontiert. Im Raum Rümlang/Niederhasli/Oberglatt dagegen standen der starken Lärmbelastung kaum ökonomische Vorteile gegenüber. Durch die relativ abgelegene Lage konnten nur logistische, aber kaum finanzstarke Dienstleistungsunternehmen angezogen werden. Dank den niedrigen Wohnungspreisen, der Lage im Grünen und der Nähe zu Zürich war dieser Raum jedoch trotz Fluglärm attraktiv zum Wohnen (Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 7.4.3 m.w.H.). Die Analyse der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich (abrufbar unter < http://statistik.zh.ch/internet/justiz_innere/statistik/de/daten/gemeindeportraet_kanton_zuerich.html#a-content >, abgerufen am 29.11.2018) zeigt folgendes Bild: Betreffend die Anzahl Einwohner (Bevölkerungsbestand und -entwicklung) durchliefen Oberglatt, Opfikon und Rümlang ab 1980 eine vergleichbare Entwicklung, bis sich Opfikon dann ab Mitte der 2000er-Jahre von den beiden anderen Gemeinden absetzte. Ähnlich verlief die Entwicklung auch beim Bestand von Einfamilienhäusern und -wohnungen. Bei den Einfamilienhäusern konnte Oberglatt ab Mitte der 90er-Jahre gegenüber Opfikon und Rümlang sogar relativ deutlich zulegen. In Oberglatt und Rümlang wurden in den letzten 40 Jahren mehr Einfamilienhäuser neu erstellt als in Opfikon, dafür lag Opfikon bei den neuen Wohnungen regelmässig an der Spitze dieser drei Gemeinden. Ähnlich verhält es sich auch bei den (prozentualen) Zu- und Wegzügen (die erst seit 1990 erfasst werden), wobei Rümlang bei beiden Kennzahlen in der Regel das Schlusslicht bildete. Die Angaben zu den Bodenpreisen (vgl. dazu auch < http://statistik.zh.ch/internet/justiz_innere/statistik/de/daten/daten_immobilien_raum/immomarkt.html#aktuelles , abgerufen am 29.11.2018) von Bauland in Oberglatt, Opfikon und Rümlang - die auf einem vom statistischen Amt des Kantons Zürich entwickelten Modell, das es auch bei einer geringen Anzahl von Grundstückstransaktionen erlaubt, in einer Gemeinde einen mittleren repräsentativen Wert zu ermitteln - zeigt bis Anfang der 90er-Jahre eine ähnliche Entwicklung. Bis dahin waren auch die absoluten Zahlen vergleichbar, wobei Opfikon stets an der Spitze gelegen war. In der Folge stiegen die Preise vor allem in Opfikon an und ab Ende der 90er-Jahre vermochte sich auch Rümlang von Oberglatt abzusetzen. In der Gemeinde Höri, die in der Verlängerung der Pisten 32 und 34 liegt, entwickelten sich die Bodenpreise bis Mitte der 2000er-Jahre nahezu parallel zu denjenigen von Oberglatt. In der Gemeinde Niederglatt dagegen, die zwischen Höri und Oberglatt liegt, stiegen die Bodenpreise ab Mitte der 90er-Jahre stärker als in Oberglatt. Zu den ebenfalls im Nordwesten des Flughafens Zürich gelegenen Gemeinden gehören Neerach, Hochfelden, Stadel und Weiach. In Neerach und Oberglatt waren die Bodenpreise von Mitte der 70er-Jahre bis Ende der 80er-Jahre ähnlich hoch, ab Anfang der 90er-Jahre begannen sich die Bodenpreise von Neerach abzusetzen. Die Bodenpreise von Hochfelden dagegen verliefen von Anfang der 90er-Jahre bis Anfang der 2000er-Jahre etwa parallel zu den Bodenpreisen in Oberglatt. Die Entwicklung der Bodenpreise in Stadel und Weiach verläuft seit Anfang der 90er-Jahre etwa parallel zu derjenigen in Oberglatt, wobei die Bodenpreise in Stadel Ende der 90er-Jahre etwas stärker sanken, dafür Ende der 2000er-Jahre auch etwas stärker wieder anstiegen. In der Gemeinde Niederhasli im Westen von Oberglatt und des Flughafens Zürich in der Verlängerung der Piste 28 entwickelten sich die Bodenpreise seit Anfang der 90er-Jahre bis Ende der 2000er-Jahre etwa parallel zu denjenigen in Oberglatt. Dasselbe galt bis Mitte der 2000er-Jahre für die Gemeinde Regensdorf, die südwestlich von Niederhasli liegt. Die im Westen des Flughafens Zürich

liegenden Gemeinden Dielsdorf, Buchs ZH, Dällikon, Dänikon, Hüttikon und Otelfingen erlebten zwischen Mitte der 90er-Jahre und Mitte der 2000er-Jahre eine ähnliche Bodenpreisentwicklung wie Oberglatt. Dasselbe gilt für die Gemeinden Winkel und Bülach im Norden sowie die Gemeinde Lufingen im Nordosten des Flughafens Zürich. In den Gemeinden Kloten (südöstlich des Flughafens), Embrach (nordöstlich des Flughafens) und Bachenbülach (nördlich des Flughafens) nahm in dieser Zeit die Preisdifferenz zu Oberglatt dagegen zu. Insgesamt kann aus der Bodenpreisentwicklung in Oberglatt, namentlich im Vergleich mit weiteren umliegenden Gemeinden, nicht abgeleitet werden, dass sich die Einführung der vierten Welle wesentlich auf die Bodenpreise auswirkte. Dafür ist das Bild zu wenig einheitlich bzw. sind die Unterschiede zu wenig signifikant. Ganz generell gilt für die Gemeinden im Kanton Zürich, dass die Bodenpreise aufgrund der Immobilienkrise Anfang/ Mitte der 90er-Jahre zu sinken und erst etwa Mitte der 2000er-Jahre wieder zu steigen begannen. Im Übrigen sind die absoluten Bodenpreise indes von diversen Faktoren beeinflusst.

E. 7.6.2

In BGE 130 II 394 E. 12.3.2 betreffend Opfikon wies das Bundesgericht im Zusammenhang mit sozioökonomischen und siedlungspolitischen Aspekten schliesslich darauf hin, der Richtplan des Kantons Zürich vom 31. Januar 1995 habe auch in Opfikon liegende Quartiere südlich der Piste 16 als Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung bezeichnet, deren Entfaltung als wirtschaftliche und kulturelle Zentren sowie als Wohngebiete mit hoher Ausnützung gefördert werden sollten. Es hätten daher auch in dieser Hinsicht für die dortigen Grundeigentümer keine Anzeichen dafür bestanden, dass ihre Liegenschaften erheblich an Wert verlieren könnten oder schon verloren hätten. Für Oberglatt treffen diese Feststellungen indes nicht zu (vgl. Richtplan, S. 27-31;

<http://are.zh.ch/internet/audirektion/>

[are/de/raumplanung/richtplaene/kantonaler_richtplan/kt_richtplan_abgeschlossene_verfahren/31_03_1995.html](http://are.de/raumplanung/richtplaene/kantonaler_richtplan/kt_richtplan_abgeschlossene_verfahren/31_03_1995.html) >, abgerufen am 29.11.2018).

Dies ist ein weiteres Zeichen dafür, dass Oberglatt nicht dieselbe Entwicklung durchlief wie Opfikon (so bereits Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 7.4.3 S. 24 zu Rümlang).

E. 7.6.3

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Daten zur sozioökonomischen und wirtschaftlichen Entwicklung von Oberglatt kein einheitliches Bild ergeben. Die Datenauswertung ist zudem mit der Unsicherheit behaftet, dass auch andere, vom Flughafen unabhängige Einflüsse die Entwicklung einer Gemeinde beeinflussen (vgl. zum Ganzen auch bereits Urteil des BVGer A-4858/2012 vom 15. August 2013 E. 7.4.3). Es liegen somit keine besonderen Umstände vor, die ausnahmsweise für einen späteren Schadenseintritt bzw. eine spätere Erkennbarkeit desselben sprechen.

E. 8

Da die Voraussetzungen der Spezialität und des schweren Schadens bzw. deren Erkennbarkeit und somit sämtliche verjährungsäuslösenden Kriterien in Oberglatt bereits Jahre vor der Einführung der vierten Welle im Herbst 1996 gegeben waren, sind die Entschädigungsforderungen der Beschwerdeführenden verjährt, weshalb der angefochtene Entscheid zu bestätigen und die Beschwerde abzuweisen ist.

E. 9.1

In enteignungsrechtlichen Verfahren sind die Verfahrenskosten, einschliesslich einer Parteientschädigung an die enteignete Partei, grundsätzlich vom Enteigner zu tragen. Werden die Begehren der Enteigneten ganz oder zum grössten Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden. Unnötige Kosten trägt in jedem Fall, wer sie verursacht hat (Art. 116 Abs. 1 EntG). Eine ganze oder teilweise Kostenaufgabe an die enteignete Partei kann insbesondere bei missbräuchlicher Beschwerdeführung oder offensichtlich übersetzten Forderungen gerechtfertigt sein. Wenn jedoch die Begehren in guten Treuen vertretbar waren, ist praxisgemäss nicht ohne Weiteres von der in Art. 116 Abs. 1 Satz 1 EntG für den Regelfall vorgesehenen Kostenverteilung abzuweichen (statt vieler Urteil des BVGer A-1575/2017 vom 16. August 2018 E. 9.1.1 m.w.H.).

E. 9.2

Da die Beschwerde nicht als missbräuchlich bezeichnet werden kann, sind die in Anwendung von Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht (VGKE, SR 173.320.2) auf Fr. 5'000.- festzulegenden Verfahrenskosten den Beschwerdegegnern und Enteignern aufzuerlegen.

E. 9.3

Den anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden steht sodann eine Parteientschädigung für die ihnen erwachsenen notwendigen Kosten zu. Parteikosten gelten als notwendig, wenn sie zur sachgerechten und wirksamen Rechtsverfolgung oder -verteidigung unerlässlich erscheinen. Bei der Beurteilung, ob es sich bei geltend gemachten Kosten um notwendige Kosten handelt, steht dem Bundesverwaltungsgericht ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Es hat ausgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalls und der jeweiligen Prozesslage frei zu würdigen, ob und in welcher Höhe eine Parteientschädigung geschuldet ist. Hierbei ist nebst der Komplexität der Streitsache etwa in Betracht zu ziehen, ob dem Rechtsvertreter die Sach- und Rechtslage (aufgrund der Vertretung im vorangehenden oder in anderen Verfahren) bereits bekannt war. Zu einer Reduktion der Parteientschädigung führen sodann etwa Wiederholungen in Rechtsschriften und Eingaben, wenn materiell nichts Neues vorgebracht wird, ebenso eine Doppelvertretung, sofern deren Unerlässlichkeit nicht begründet wird. Gelangt das Bundesverwaltungsgericht zum Ergebnis, dass die Kostennote zu reduzieren ist, kürzt es sie in pauschaler Weise und ohne einlässliche Berechnung (Urteile des BVGer A-1575/2017 vom 16. August 2018 E. 9.2.2 und A-3417/2017 vom 20. Juni 2018 E. 10.2.2, je m.w.H.). Die Beschwerdeführenden haben mit Schreiben vom 25. August 2017 eine Kostennote über insgesamt Fr. 44'232.50 (inkl. Mehrwertsteuer und Barauslagen) für einen Arbeitsaufwand von 149.40 Stunden (Stundenansatz: Fr. 250.- bzw. Fr. 280.-) eingereicht. Unter Berücksichtigung der vorstehend genannten Grundsätze erscheint eine Parteientschädigung in diesem Umfang als nicht gerechtfertigt. Die Streitsache war zwar unstrittig von einer gewissen Komplexität. Die anwaltliche Vertretung der Beschwerdeführenden war mit der Materie aber bereits aufgrund des vorinstanzlichen und weiterer Verfahren vertraut. Überdies enthalten die Rechtsschriften an verschiedenen Stellen Wiederholungen und es ist nicht ersichtlich, weshalb eine Vertretung durch zwei bzw. faktisch drei (vgl. Honorarnote) Anwälte notwendig war, die zu unnötigem Mehraufwand etwa in Form von zusätzlicher Einarbeitungszeit, internen Besprechungen und Koordinationssitzungen führte. Insgesamt erscheint eine Parteientschädigung für rund 100 Stunden in der Höhe von Fr. 30'000.- (inkl. Mehrwertsteuerzuschlag im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Bst. c VGKE und Barauslagen) als

gerechtfertigt.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.