

# **BVGer A-2536/2018 vom 16. September 2021**

Bundesverwaltungsgericht, 2021-09-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-2536\\_2018](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-2536_2018)

FR: TAF A-2536/2018 du 16 septembre 2021

IT: TAF A-2536/2018 del 16 settembre 2021

## **Regeste**

Enteignung

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Nach Art. 77 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG, SR 711) können Entscheide der Schätzungskommission beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Das Bundesverwaltungsgericht ist somit zuständig für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde. Das Verfahren richtet sich nach dem Verwaltungsgerichtsgesetz vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32), soweit das EntG nichts anderes bestimmt (Art. 77 Abs. 2 EntG). Das VGG verweist in seinem Art. 37 ergänzend auf das Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021).

### **E. 1.2**

Nach Art. 78 Abs. 1 EntG sind insbesondere die Hauptparteien des Enteignungsverfahrens zur Beschwerde befugt. Gemäss Art. 48 Abs. 1 VwVG ist zur Beschwerde berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Die Beschwerdeführerin nahm als Hauptpartei am vorinstanzlichen Verfahren teil, drang jedoch mit ihren Forderungen nicht durch. Sie ist somit sowohl formell als auch materiell beschwert und zur Beschwerde legitimiert.

### **E. 1.3**

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

### **E. 2.1**

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Es überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen - einschliesslich unrichtiger und unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehlern bei der Ausübung des Ermessens - sowie auf Angemessenheit (Art. 49 VwVG). Soweit es um die Beurteilung von ausgesprochenen Spezialfragen geht, in denen die Vorinstanz über ein besonderes Fachwissen verfügt, weicht das Bundesverwaltungsgericht nicht ohne Not von deren Auffassung ab (statt vieler Urteil des BVGer A-196/2017 vom 12. Dezember 2018 E. 2 mit Hinweisen). Es wendet das Recht von Amtes wegen an und ist an die Begründung der Parteien nicht gebunden (Art. 62 Abs. 4 VwVG).

### **E. 2.2**

Den Sachverhalt stellt das Bundesverwaltungsgericht von Amtes wegen fest (Art. 12 VwVG) und bedient sich nötigenfalls verschiedener Beweismittel. Es nimmt die ihm angebotenen Beweise ab, wenn diese zur Abklärung des Sachverhaltes tauglich erscheinen (Art. 33 Abs. 1 VwVG) und kann von einem beantragten Beweismittel dann absehen, wenn bereits Feststehendes bewiesen werden soll, wenn von vornherein gewiss ist, dass der angebotene Beweis keine wesentlichen Erkenntnisse zu vermitteln vermag oder wenn es den Sachverhalt auf Grund eigener Sachkunde ausreichend würdigen kann (antizipierte Beweiswürdigung; vgl. BGE 134 I 140 E. 5.3, 131 I 153 E. 3; Urteil des BVGer A-637/2020 vom 5. Februar 2021 E. 1.4; Moser/Beusch/Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, Rz. 3.144).

### **E. 2.3**

Für das Verwaltungs- und Beschwerdeverfahren gilt der Grundsatz der freien Beweiswürdigung (Art. 19 VwVG i.V.m. Art. 40 des Bundesgesetzes vom 4. Dezember 1947 über den Bundeszivilprozess [BZP, SR 273]). Ein Parteigutachten, das eine Partei zur Untermauerung ihrer Vorbringen einreicht, hat grundsätzlich die Funktion eines Beweismittels (BGE 125 V 351 E. 3c). Ein solches Parteigutachten enthält Äusserungen einer sachverständigen Person, welche zur Feststellung eines rechtserheblichen Sachverhalts beweismässig beitragen kann. Da es allerdings nicht nach den Vorgaben des VwVG erstellt worden ist, ist sein Beweiswert verglichen mit einem behördlich angeordneten Gutachten herabgesetzt (vgl. zum Ganzen BVGE 2013/9 E. 3.8.1; Auer/Binder, in: Auer/Müller/Schindler [Hrsg.], Kommentar zum VwVG, 2. Aufl. 2019, Art. 12 Rz. 63 [nachfolgend: Kommentar VwVG]; Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., Rz. 3.147; je mit Hinweisen).

### **E. 3**

Auf den vorliegenden Fall ist unbestrittenermassen das EntG in seiner bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Fassung anwendbar. Auf die neuen Bestimmungen, die am 1. Januar 2021 in Kraft getreten sind, kommt es noch nicht an (vgl. die Übergangsbestimmungen des Enteignungsgesetzes zur Änderung vom 19. Juni 2020; AS 2020 4085; Urteil des BGer 1C\_301/2020 vom 12. Mai 2021 E. 5.1). Rechtliches Gehör

### **E. 4.1**

Die Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör. Sie macht geltend, der angefochtene Schätzungsentscheid weiche ohne Begründung von der Rechtsprechung in den Pilotfällen Nürensdorf ab. Zudem fehle eine Eventualbegründung zur strittigen Frage des Anflugkorridors. Auch habe sich die Vorinstanz mit den vorgebrachten Rügen zum Minderwert nicht befasst.

### **E. 4.2**

Die Parteien haben im verwaltungs- und im verwaltungsgerichtlichen Verfahren Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101] und Art. 29 ff. VwVG). Dazu gehört, dass die Behörde ihren Entscheid in einer nachvollziehbaren Weise begründet, so dass er sachgerecht angefochten werden kann (Art. 35 Abs. 1 VwVG). In diesem Sinn müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sie sich hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt. Dies bedeutet indessen nicht, dass sie sich ausdrücklich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen muss. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken.

Welchen Anforderungen eine Begründung hinsichtlich Dichte und Qualität zu genügen hat, ist im Einzelfall anhand der konkreten Umstände und der Interessen der Betroffenen zu bestimmen (vgl. BGE 142 II 324 E. 3.6, 137 II 266 E. 3.2, 129 I 232 E. 3; Kneubühler/Pedretti, Kommentar VwVG, Art. 35 Rz. 7 ff.; je mit Hinweisen).

#### **E. 4.3**

In den Erwägungen des angefochtenen Schätzungsentscheids hat die Vorinstanz die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum direkten Überflug zusammengefasst und anschliessend eine eigene Würdigung angefügt. Aus den Erwägungen gehen die wesentlichen Überlegungen hervor, auf welche sie sich in ihrem Entscheid stützt. Ebenso wird dargelegt, weshalb die Frage des Anflugkorridors offengelassen werden könne. Im Rahmen der Entschädigung wegen übermässigen Lärmimmissionen hat sich die Vorinstanz sodann namentlich mit dem berechneten Minderwert auseinandergesetzt, wenn dies auch nur in knapper Form. Die Beschwerdeführerin war sich letztlich über die Tragweite des angefochtenen Entscheids im Klaren und ohne Weiteres imstande, diesen sachgerecht anzufechten, wie die eingereichte Beschwerdeschrift verdeutlicht. Unter formellen Gesichtspunkten erfüllt der Schätzungsentscheid die Anforderungen an eine genügende Begründung. Ob die Vorinstanz materiell richtig entschieden hat, ist im Folgenden zu prüfen. Direkter Überflug in vertikaler Hinsicht

#### **E. 5.1**

Die Beschwerdeführerin macht geltend, ihre Liegenschaft in Nürens Dorf werde bei der Überflughöhe von 265 m in vertikaler Hinsicht direkt überflogen. Als Begründung legt sie dar, dass der vorliegende Fall mit den Pilotfällen Nürens Dorf identisch sei. Ihre Liegenschaft liege zwar ca. 20 m tiefer, aber auch rund 300 m näher an der Pistenschwelle, womit aufgrund des Sinkflugs der Flugzeuge die effektive Überflughöhe nahezu gleich ausfalle. Wie die Pilotliegenschaften sei auch ihre Liegenschaft einer Dauerbelastung ausgesetzt durch die abendlichen Ostanflüge wochentags ab 21 Uhr und am Wochenende bereits ab 20 Uhr. Der Vergleich der vorinstanzlichen Kriterienblätter ergebe, dass die Auswirkungen der Landeanflüge am Augenschein vom 9. Januar 2014 als mindestens so gravierend eingestuft worden seien wie bei den Pilotliegenschaften. Im angefochtenen Schätzungsentscheid werde jedoch bloss ein Vergleich mit der anders gelagerten Situation in Gockhausen vorgenommen. Die Sachverhaltsfeststellung erweise sich damit als fehlerhaft. Der angefochtene Schätzungsentscheid blende aus, dass für Nürens Dorf die Frage des direkten Überflugs in vertikaler Hinsicht bereits von der Vorinstanz selbst (in anderer Besetzung) und vom Bundesverwaltungsgericht entschieden worden sei. Eine Praxisänderung wäre anzukündigen gewesen. Im Ergebnis werde daher auch die Rechtsgleichheit verletzt.

#### **E. 5.2**

Die Beschwerdegegnerin stellt sich demgegenüber auf den Standpunkt, dass kein direkter Überflug vorliege. Die Entscheide in den Pilotverfahren Nürens Dorf hätten keinen derart massgeblichen Einfluss auf den vorliegenden Fall, wie es auf den ersten Blick erscheinen könne. Im Unterschied zu den Pilotfällen weise die Liegenschaft der Beschwerdeführerin mit 114 m eine deutlich grössere Distanz zur Pistenachse auf und sei infolge des abfallenden Geländeverlaufs rund 20 m tiefer situiert. Die abweichende Lage beeinflusse wesentlich die Wahrnehmung der Landeanflüge. Die Vorinstanz habe die bestehenden Umstände differenziert gewürdigt. Dabei gehe sie korrekterweise davon aus, dass selbst in

kleinräumigen Verhältnissen die Beurteilung durchaus verschieden ausfallen könne. Das erkläre, weshalb in den Erwägungen nicht weiter auf die Pilotfälle Bezug genommen werde. Demgegenüber sei das Vorgehen der Beschwerdeführerin abzulehnen, allein aus dem Vergleich der vorinstanzlichen Kriterienblätter auf den direkten Überflug der streitbetroffenen Liegenschaft zu schliessen.

### **E. 5.3**

Die Vorinstanz verneint im angefochtenen Schätzungsentscheid den direkten Überflug in vertikaler Hinsicht. In den Erwägungen führt sie aus, dass die vorliegende Überflughöhe von rund 265 m bei mittelgrossen Flugzeugen in einem Bereich liege, in welchem aus der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichts keine klaren Schlüsse gezogen werden könnten. Es liege ein Grenzfall vor, welcher aufgrund der am Augenschein vom 9. Januar 2014 gewonnenen Eindrücke und letztlich in pflichtgemässer Ausübung des Schätzungsermessens zu beurteilen sei. Die Auswertung der Kriterienblätter ergebe, dass bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin nebst Fluglärmimmissionen (besondere Lärmart und Tonalität) keine weiteren relevanten physischen Einwirkungen wie Randwirbelschleppen/Luftturbulenzen, Kerosindämpfe, besondere Vorkommnisse wie herabfallende Teile oder Vibrationen festgestellt werden konnten. Auch die Lichtimmissionen seien mehrheitlich als gering beurteilt worden. In psychischer Hinsicht sei die Grösse der Flugzeugtypen noch mehrheitlich als mässig bis stark, jedoch der Umfang des Erscheinungsbilds vom Boden aus als grösstenteils minimal und mässig eingeschätzt worden. Die Bedrohlichkeit des Überflugs sei schliesslich als mehrheitlich gering wahrgenommen worden. Die Einwirkungen seien vergleichbar mit den Feststellungen in Gockhausen, wo ein direkter Überflug verneint worden sei. Aus diesen Gründen und vor dem Hintergrund der bis dato entwickelten Grundsätze des Bundesgerichts sei bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin nicht von einem direkten Überflug auszugehen.

### **E. 6.1**

Die Rechtsprechung unterscheidet zwischen der Enteignung durch direkten Überflug (auch "Überflug stricto sensu" bzw. "eigentlicher Überflug") einerseits und der Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte gegen übermässige Immissionen andererseits. Ein enteignungsrechtlich relevanter direkter Überflug liegt vor, wenn durch den Flugbetrieb der nach Art. 667 Abs. 1 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210) dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum unmittelbar verletzt wird (vgl. BGE 134 II 49 E. 5 mit Hinweisen). An die Stelle der privatrechtlichen Klage gemäss Art. 641 Abs. 2 ZGB tritt in diesem Fall der Anspruch auf Enteignungsentschädigung (vgl. BGE 129 II 72 E. 2.4). Vor-aussetzung ist, dass die Flugzeuge tatsächlich 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. Für die enteignungsrechtliche Entschädigung wird zudem eine gewisse Regelmässigkeit solchen Eindringens in den zum Grundeigentum gehörenden Luftraum verlangt (vgl. zum Ganzen BGE 134 II 49 E. 5 mit Hinweisen). Nach Art. 667 Abs. 1 ZGB erstreckt sich das Eigentum an Grund und Boden nach oben und unten auf den Luftraum und das Erdreich, soweit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht. Wie gross diese räumliche Ausdehnung ist, kann nicht in allgemeiner Weise umschrieben werden, sondern bestimmt sich von Fall zu Fall nach den konkreten Umständen und dem schutzwürdigen Interesse des Eigentümers, diesen Raum selbst zu beherrschen und das

Eindringen anderer abzuwehren. Das Bundesgericht hat es stets abgelehnt, generell zu bestimmen, auf welcher Höhe ein Flugzeug in die Interessensphäre der Grundeigentümer und damit in das Grundeigentum eindringt. Dies hänge von Nutzung und Lage der betroffenen Liegenschaft, aber auch von der Art und Grösse der Flugzeuge und den entsprechenden Auswirkungen des Überflugs ab (vgl. BGE 134 II 49 E. 5.3 mit Hinweisen).

### **E. 6.2**

In verschiedenen Fällen betreffend den Flughafen Genf bejahte das Bundesgericht Eingriffe in das Grundeigentum bei Parzellen in 1 bis 2.5 km Entfernung vom Pistenrand, die regelmässig in 75 bis 125 m Höhe von Grossflugzeugen mit Spannweiten von 40 bis 60 m überflogen wurden (BGE 131 II 137 E. 3.1.2 mit Hinweisen). Zur Begründung stellte es in erster Linie auf die bedrohliche Wirkung des Überflugs von grossen Flugzeugen in dieser Tiefe sowie auf das erhöhte Risiko von Schäden durch Luftturbulenzen oder herabfallende Gegenstände ab (BGE 122 II 349 E. 4a/cc und E. 4b). In BGE 129 II 72 (E. 2.6 und E. 4) bestätigte das Bundesgericht die Entschädigung von Eigentümern direkt überflogener Grundstücke aufgrund der ganz besonderen Auswirkungen des Überflugs ("nuisances si particulières"): intensiver Lärm bei jeder Landung, Luftturbulenzen, Geruchsimmissionen der Motoren und ein Gefühl der Angst oder des Unbehagens aufgrund der sich über die Köpfe hinweg bewegenden bedeutsamen Masse (vgl. zum Ganzen BGE 142 II 128 E. 2.2 mit Hinweisen). Von einem direkten Überflug ging das Bundesgericht auch in zwei Fällen betreffend Südanflüge auf den Flughafen Zürich aus, in denen die Liegenschaften der Enteigneten auf einer Höhe von unter 150 m überflogen wurden (vgl. Urteile des BGer 1E\_12/2007 vom 28. April 2008 E. 5.1 und 1E\_20/2007 vom 28. April 2008 E. 7.1).

### **E. 6.3**

Dagegen verneinte das Bundesgericht einen Eigentumseingriff bei einem Überflug in rund 600 m, weil bei einer solchen Überflughöhe keine physischen Einwirkungen zu erwarten seien und Überflüge in dieser Entfernung auch psychisch zwar noch beeindruckend, aber nicht bedrohlich wirkten (BGE 123 II 481 E. 8). In BGE 131 II 137 wurde eine Entschädigung bereits mangels genügender Regelmässigkeit des Überflugs durch startende Flugzeuge verneint (E. 3.2). Ergänzend fügte das Bundesgericht hinzu, dass auch aufgrund der Überflughöhe von über 400 m offensichtlich kein Eingriff in den Luftraum des Grundstücks vorliege (E. 3.2.3). Bei kleinen Maschinen begründeten auch Überflüge in 220 bis 250 m Höhe keinen Eigentumseingriff (E. 3.2.2). In BGE 142 II 128 verneinte das Bundesgericht einen enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruch bei Liegenschaften in Gockhausen, die bei morgendlichen Südanflügen in einer Höhe von rund 350 m überflogen wurden (E. 2.4 und E. 2.5).

### **E. 6.4**

Schliesslich beurteilte das Bundesgericht mit Urteil 1C\_102/2018, 1C\_103/2018 und 1C\_104/2018 vom 20. März 2019 die Entschädigungsforderungen in den drei Pilotverfahren Nürensdorf, wo die Grundstücke in einer Höhe von 260 bis 265 m überflogen werden. Bei den abendlichen Ostanflügen landen auf der Piste 28 Mittelstreckenflugzeuge mit Flügelspannweiten bis 35 m. Das Bundesgericht erkannte, dass bei diesen Liegenschaften von direkten Überflügen in vertikaler Hinsicht auszugehen sei (E. 2).

### **E. 7**

Gemäss dem angefochtenen Schätzungsentscheid wird die Liegenschaft der Beschwerdeführerin, welche sich in Nürensdorf in 114 m von der Pistenachse entfernt am äusseren Rand des 1.25°-Anflugkorridors befindet, in einer Höhe von rund 265 m überflogen. Die Gemeinde Nürensdorf gehört mit einer Distanz von ungefähr 6 km zur Pistenschwelle 28 zum sogenannten Fernbereich des Flughafens Zürich. Zunächst ist auf die Überflughöhe, d.h. auf den direkten Überflug in vertikaler Hinsicht näher einzugehen. Vorliegend geht es um die abendlichen Ostanflüge auf Piste 28. Diese finden ab 21 Uhr (werktags) bzw. ab 20 Uhr (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) bis zum Beginn der Nachtflugsperrung um 23 Uhr bzw. bis zum Ende des Verspätungsabbaus um 23.30 Uhr statt. In diesem Zeitraum landen auf der Piste 28 Mittelstreckenflugzeuge mit Flügelspannweiten bis 35 m. Der Flugplan weist bei den abendlichen Ostanflügen gewöhnlich eine besonders hohe Dichte von bis zu 30 Landungen in der Stunde auf (vgl. Urteil des BGer 1C\_102/2018, 1C\_103/2018 und 1C\_104/2018 vom 20. März 2019 E. 2.2). Die Regelmässigkeit der abendlichen Ostanflüge ist vorliegend unbestritten. In den übrigen Tagesstunden, in denen die Ostanflüge nur bei Westwindlage erfolgen, wird die Schwelle zur Regelmässigkeit nach wie vor nicht überschritten (vgl. Urteile des BVer A-2447/2016 vom 29. November 2016 E. 7.2 ff. und A-2450/2016 vom 29. November 2016 E. 7.2 ff.; je mit Hinweisen).

### **E. 8.1**

Die Liegenschaft der Beschwerdeführerin liegt im gleichen Wohnquartier wie die drei Nürensdorfer Pilotfälle, bei denen ein direkter Überflug in vertikaler Hinsicht anerkannt ist. In der Hauptsache ist strittig, ob die Vorinstanz von dieser Rechtsprechung abweichen durfte.

### **E. 8.2**

Wie sich aus den Akten ergibt, hat die Beschwerdegegnerin zuhanden der Vorinstanz die Überflughöhen in Nürensdorf sowohl für die Liegenschaft der Beschwerdeführerin als auch für die drei Pilotliegenschaften berechnet, dies unter Berücksichtigung des tatsächlichen Terrainverlaufs (act. 2b der Vorakten). Demnach liegt die Liegenschaft der Beschwerdeführerin auf einer Höhe von 512 m.ü.M. und der dortige ILS-Leitstrahl weist eine Höhe von 780 m.ü.M. auf. Die massgebende Höhendifferenz beträgt damit 268 m. Im Vergleich dazu liegen die Pilotliegenschaften zwischen 532 bis 535 m.ü.M., was bei einer Höhe des ILS-Leitstrahls von 794 bis 797 m.ü.M. zu Überflughöhen zwischen 259 bis 265 m führt. Aus diesen Angaben ist zu schliessen, dass der Einwand der Beschwerdegegnerin zwar zutrifft, demgemäss die Liegenschaft der Beschwerdeführerin rund 20 m tiefer als die Pilotliegenschaften situiert ist. Bei einem Anflugwinkel von 3.3° fällt jedoch gleichzeitig auch die Höhe des ILS-Leitstrahls mit der kürzeren Entfernung zur Landepiste geringer aus. Das gleicht sich im Ergebnis nahezu aus.

### **E. 8.3**

Da die Höhenangaben demnach in allen vier Verfahren von Nürensdorf in einem ähnlichen Bereich von gerundet 260 bis 265 m liegen und auch keine Gründe für eine Rechtsprechungsänderung erkenntlich sind, lässt sich eine allfällig unterschiedliche Beurteilung dieser Fälle nicht mit der Überflughöhe selbst begründen. Die im angefochtenen Schätzungsentscheid dargelegte Begründung zum direkten Überflug in vertikaler Hinsicht lässt sich in dieser Weise mit einer konsistenten Rechtsprechung nicht vereinbaren. Sollte der direkte Überflug bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin tatsächlich nicht gegeben sein, wie von der Vorinstanz erkannt, wäre dies vielmehr auf die

deutlich grössere Distanz zur Pistenachse zurückzuführen. Denn nur in Bezug auf die horizontale Position liegt vorliegend ein wesentlicher Unterschied zu den Pilotfällen vor. Die Frage der Breite des Überflugkorridors, welche im angefochtenen Schätzungsentscheid offengelassen wird, ist daher im Folgenden zu beurteilen. Direkter Überflug in horizontaler Hinsicht

### **E. 9.1**

Die Beschwerdeführerin macht geltend, bei ihrer Liegenschaft in Nürens Dorf, welche mit einer Distanz von 114 m zur Pistenachse innerhalb des 1.25°-Anflugkorridors liege, sei der direkte Überflug in horizontaler Hinsicht zu bejahen. Als Begründung bringt sie vor, das Bundesgericht habe sich in BGE 131 II 137 für den 1.25°-Korridor entschieden, dies trotz der Feststellung, dass die Regeln für den Instrumentenanflug jedes Flugzeug auf eine "Schiene" Richtung Pistenabschnitt setzen würden (E. 3.1). Massgebend sei demgemäss die im Flugverkehr maximal zulässige seitliche Abweichung von 1.25° zur Pistenachse im Sinne einer standardisierten Referenzgrösse. Damit werde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Bestimmung der Anflugschneise immer mit gewissen Ungenauigkeiten behaftet sei. Seither werde in konstanter Rechtsprechung auf den 1.25°-Korridor abgestellt. Der Korridor sei anwendbar, selbst wenn es zutreffen sollte, dass Flugzeuge im Landeanflug über Nürens Dorf - was nicht belegt sei - nur ausnahmsweise von der Centerline abweichen würden. Aufgrund des bundesgerichtlichen Entscheids zu Gunsten des 1.25°-Winkels sei es hinzunehmen, dass der Korridor in Nürens Dorf breiter als im Nahbereich ausfalle. Wie vom Bundesgericht im Nürens Dorfer Piloturteil festgehalten, bestehe im Fernbereich des Flughafens technisch gesehen nicht einmal ein Zwang, dem ILS-Strahl zu folgen. Der direkte Überflug sei auch aus Gründen der Rechtsgleichheit anzuerkennen, da die Vorinstanz die Auswirkungen der Überflüge in den Kriterienblättern als gravierender als in den Pilotverfahren beurteilt habe. Sollte für die Beurteilung des Anflugkorridors auf die ESR-Studie abgestellt werden, so die Beschwerdeführerin in der weiteren Begründung, sei der vollständige Bericht bei der Beschwerdegegnerin zu edieren. Indem sie nur von den Seiten 151-156 Kenntnis habe, werde ihr Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt. Entgegen der Zwischenverfügung des Bundesverwaltungsgerichts vom 8. Januar 2020 dürfe ihr Beweisantrag nicht allein gestützt auf die Aussage der Beschwerdegegnerin abgewiesen werden, wonach die übrigen Seiten nicht entscheidrelevant seien. Mit dem vorhandenen Auszug aus der ESR-Studie lasse sich nicht beweisen, dass die Flugzeuge über Nürens Dorf nur ausnahmsweise vom ILS-Leitstrahl abweichen würden. Die Studie befasse sich primär mit den vertikalen Abweichungen und höchstens sekundär mit den hier interessierenden horizontalen Abweichungen. Die Studie sei nicht für den vorliegenden Zweck erhoben worden, was die Beweistauglichkeit ausschliesse oder zumindest schmälere. Zudem bestünden weiterhin begründete Zweifel an der Repräsentativität der verwendeten Datensätze. Sie halte daran fest, dass es sich bei den nicht berücksichtigten Landungen von rund 30 % um solche während starken, böigen Westwindlagen am Tag handle. Bei Westwindlagen seien die Kursabweichungen üblicherweise deutlich grösser. Selbst mit dem Autopiloten könne aufgrund des Trägheitsmoments des Flugzeugs nicht sofort auf Kursabweichungen reagiert werden. Soweit die Beschwerdegegnerin in der Duplik erstmals vorbringe, es seien in der ESR-Studie nur diejenigen Anflüge berücksichtigt worden, die direkt von der Fluggesellschaft Swiss (nachfolgend: Swiss) unter Ausschluss der sogenannten Codesharing-Flüge durchgeführt worden seien, werde diese Behauptung weder durch den vorliegenden Auszug der Studie noch durch die Stellungnahmen des BAZL bestätigt.

Ohnehin könne nicht von einem repräsentativen Datenmaterial gesprochen werden, da es die Beschwerdegegnerin als Auftraggeberin in der Hand gehabt habe, zu entscheiden, welche Daten in der Studie verwendet würden. Dem BAZL sei lediglich die Funktion eines Beobachters zugekommen. Andere Beweismittel zu dem von der Beschwerdegegnerin behaupteten engeren Anflugkorridor würden fehlen, denn auch das BAZL verweise in seiner Stellungnahme ausschliesslich auf die ESR-Studie. Da die Beschwerdegegnerin aus ihrer nicht bewiesenen Behauptung Rechte ableite, habe sie analog Art. 8 ZGB die Folgen der Beweislosigkeit zu tragen.

### **E. 9.2**

Die Beschwerdegegnerin vertritt demgegenüber die Auffassung, dass die Liegenschaft der Beschwerdeführerin nicht oder jedenfalls nicht regelmässig direkt überflogen werde. Die Flugzeuge würden sich bereits in etwa über der Gemeinde Zell für den Landeanflug auf die Piste 28 auflinieren. Damit befänden sie sich über Nürensdorf bereits auf dem ILS-Leitstrahl und würden diesem wie auf Schienen folgen. Sie halte daher daran fest, dass der Anflugkorridor für die flughafenentfernteren Gebiete, die mehr als 2.5 km vom Pistenrand/-aufsetzpunkt entfernt seien, auf höchstens 0.5° zu beschränken sei. Er würde sonst viel zu breit und hätte nichts mehr mit den in der Realität abgewickelten Landungen gemein. Auch das Bundesgericht habe im Nürensdorfer Piloturteil durchblicken lassen, dass ein Abstellen auf den 0.5°-Korridor im Fernbereich durchaus sachgerecht sein könne. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin sei es nicht notwendig, die vollständige ESR-Studie zu edieren, die sich ansonsten vorwiegend mit dem Massnahmenkatalog betreffend "Ertüchtigung Piste 28" befasse und u.a. schützenswerte Geschäftsgeheimnisse von Swiss enthalte. In der Untersuchungsperiode der Studie seien rund 25'000 Landungen auf die Piste 28 durchgeführt worden, wobei Swiss als Home Carrier davon ungefähr 50 % absolviert habe. Von den unter der Swiss Flugnummer (LX) ausgeführten rund 12'500 Landungen hätten ca. 8'300 Bewegungen Aufnahme in die Studie gefunden. Berücksichtigt seien ausschliesslich Landungen "durchgeführt von Swiss", was die fehlenden LX-Bewegungen wenigstens teilweise erklären dürfte. Weiter seien diejenigen Datensätze nicht verwendet worden, welche nach dem Auslesen aus den Flugzeugen an den vorgängig definierten Messpunkten keine konsistenten Daten aufgezeigt und sich damit als unvollständig erwiesen hätten. Die von der Beschwerdeführerin monierte Differenz von 30 % habe demnach nichts mit Anflügen bei Westwindlage zu tun. Im eingereichten Auszug der ESR-Studie selbst werde auf Seite 152 festgehalten, dass die Westwindlandungen in den ca. 8'300 Bewegungen mitberücksichtigt worden seien. Die Beschwerdegegnerin habe mittels der ESR-Studie bewiesen, dass sich die Flugzeuge in der Gemeinde Nürensdorf in aller Regel innerhalb des 0.5°-Korridors - und gar innerhalb eines 60 m breiten Anflugkorridors - befänden. Sollte das Bundesverwaltungsgericht den Beweis dennoch nicht als erbracht betrachten, so seien eventualiter Messungen durch Skyguide zu veranlassen.

### **E. 9.3**

Die Vorinstanz lässt im angefochtenen Schätzungsentscheid im Ergebnis offen, ob die Liegenschaft der Beschwerdeführerin in horizontaler Hinsicht direkt überflogen wird.

### **E. 9.4**

Das BAZL legt in seiner Stellungnahme dar, dass beim früheren VOR/DME-Anflugverfahren die Mittellinie leicht versetzt zur verlängerten Pistenachse und

die Navigationsgenauigkeit deutlich geringer gewesen sei. Beim ILS-Anflug werde das Flugzeug lateral wie vertikal präzise geführt. Das Signal der beiden ILS-Antennenanlagen - je eines für die Pistenachse (Mittellinie) und für die Anflughöhe - werde von den Instrumenten aufgenommen und im Cockpit angezeigt. Moderne Autopiloten, mit denen die allermeisten heutigen Verkehrsflugzeuge ausgerüstet seien, würden diesem Signal automatisch folgen. Abweichungen würden unmittelbar und in der Regel automatisch korrigiert. Entsprechend würden die auf die Piste 28 anfliegenden Flugzeuge horizontal höchstens geringfügig von der Mittellinie abweichen, die der verlängerten Pistenachse entspreche. Die berechnete Korridorbreite von 62 m bei einer Distanz von der Pistenschwelle von 7'800 m treffe weiterhin zu (vgl. Mail des BAZL an die Vorinstanz vom 22. Januar 2016). Die für diese Berechnung verwendeten Daten der ESR-Studie seien nach Überzeugung des BAZL genügend präzise. Die von der Beschwerdegegnerin in Auftrag gegebene ESR-Studie habe untersucht, ob die festgelegte Entscheidungshöhe für den ILS-Anflug auf die Piste 28 herabgesetzt werden könne. Das BAZL habe die Studie als Beobachter begleitet. Für die Studie habe Swiss als Hauptnutzerin des Flughafens Zürich die in ihren Flugzeugen aufgezeichneten Daten zur Verfügung gestellt. Es seien alle Datensätze verwendet worden, die den nötigen Umfang und die erforderliche Genauigkeit aufgewiesen hätten. Es sei deshalb durchaus nachvollziehbar, dass ein Anteil von rund 30 % der Flüge nicht ausgewertet werden können. Die entsprechenden Aussagen der Beschwerdegegnerin träfen nach der Wahrnehmung des BAZL zu. Die Anzahl der für die ESR-Studie verwendeten Datensätze lasse in jedem Fall statistisch relevante Schlüsse über die jeweilige Position der anfliegenden Flugzeuge zu.

#### **E. 10.1**

Es besteht eine gefestigte Rechtsprechung, wonach der Überflugkorridor im Nahbereich des Flughafens anhand des maximalen seitlichen Toleranzwinkels für Instrumentenanflüge (Pistenachse bzw. ILS-Leitstrahl  $\pm 1.25^\circ$ ) festgelegt wird (BGE 131 II 137 E. 3.1.1; Urteile des BGer 1E\_12/2007 vom 28. April 2008 E. 5.1 und 1C\_256/2014 vom 17. März 2016, in BGE 142 II 136 nicht publizierte E. 3.6.3), d.h. massgeblich ist die maximal zulässige Abweichung von der Strahlmitte, die noch ein Aufsetzen in der Pistenmitte zulässt, auch wenn die meisten Fluggesellschaften in ihren Anflugverfahren eine Abweichung von nur  $0.5^\circ$  vorsehen (BGE 131 II 137 E. 3.1.1). Dies ergibt (je nach Entfernung der Liegenschaft vom Aufsetzpunkt) Korridore von 80 m (so Urteile des BVGer A-2447/2016 vom 29. November 2016 E. 6 ff. und A-2450/2016 vom 29. November 2016 E. 5 ff. für die Ostanflüge über Kloten) bzw. 100-150 m Breite (so BGE 131 II 137 E. 3.1.3 für den Flughafen Genf). Ein direkter Überflug liegt schon vor, wenn ein Flugzeug nur am Rande - etwa mit einem Flügel - in die Luftsäule eines Grundstücks eindringt (vgl. BGE 142 II 136 E. 3.5 f. mit weiteren Hinweisen zum Teilüberflug).

#### **E. 10.2**

Im jüngsten Urteil 1C\_102/2018, 1C\_103/2018 und 1C\_104/2018 vom 20. März 2019 erkannte das Bundesgericht, dass bei den drei Pilotliegenschaften in Nürensdorf, die sich alle zumindest teilweise innerhalb des  $0.5^\circ$ -Korridors befinden, ein direkter Überflug in horizontaler Hinsicht vorliegt. In seiner Begründung erwog das Bundesgericht, es sei in Nürensdorf mindestens von einem  $0.5^\circ$ -Korridor von rund 110 m auszugehen, um in Bezug auf die Breite des Korridors in Metern gemessene Widersprüchlichkeiten zwischen dem Fern- und Nahbereich des Flughafens zu vermeiden. Der  $0.5^\circ$ -Korridor habe ursprünglich auch die Flughafen Zürich AG akzeptiert und entspreche dem von den meisten

Fluggesellschaften empfohlenen Anflugverfahren. Ob und inwieweit der 1.25°-Winkel auch im Fernbereich des Flughafens massgeblich sei, wo er zu viel breiteren Korridoren führe (über 250 m z.B. in Nürensdorf), sei bislang nicht entschieden. Technisch gesehen bestehe im Fernbereich kein Zwang, der Pistenachse zu folgen, seien doch Kurskorrekturen vor der Landung noch möglich. Sollte jedoch die Behauptung der Flughafen Zürich AG zutreffen, wonach praktisch alle Flugzeuge per Autopilot entlang der Centerline anfliegen, mit nur seltenen und geringfügigen Abweichungen, könne es sich rechtfertigen, im Fernbereich einen engeren Korridor festzusetzen. Wie es sich damit verhalte, brauche vorliegend nicht entschieden zu werden (E. 3.4).

## **E. 11**

Wie schon erwähnt, ist die Liegenschaft der Beschwerdeführerin in Nürensdorf rund 114 m von der Pistenachse entfernt. Sie liegt damit ausserhalb des 0.5°-Anflugkorridors (105 m), aber noch innerhalb des 1.25°-Korridors (260 m). Die Gemeinde Nürensdorf gehört mit einer Distanz von ungefähr 6 km zur Pistenschwelle 28 zum Fernbereich des Flughafens Zürich. Die Festlegung des 1.25°-Anflugkorridors konnte in den bisherigen Pilotfällen Nürensdorf offengelassen werden, da jene drei Liegenschaften alle zumindest teilweise noch innerhalb des engeren 0.5°-Korridors gelegen sind. Nachfolgend ist die Frage zu klären, ob für Nürensdorf der breitere 1.25°-Korridor anzuerkennen ist oder nicht. Hinsichtlich des hier strittigen 1.25°-Korridors ist zu beachten, dass das Bundesgericht eine gewisse Regelmässigkeit des Eindringens in den zum Grundeigentum gehörenden Luftraum verlangt ("passage régulière"); nur vereinzelte Überflüge ("atteinte trop occasionnelle") lassen keinen Anspruch auf Enteignungsentschädigung entstehen (vgl. BGE 134 II 49 E. 5 [vor E. 5.1]; Urteile des BVGer A-2447/2016 vom 29. November 2016 E. 6 und A-2450/2016 vom 29. November 2016 E. 5; je mit Hinweisen).

### **E. 12.1**

Der ILS-Anflug für die Piste 28 wurde am 26. Oktober 2006 eingeführt. Er ersetzte die früheren VOR/DME- bzw. CANPA-Verfahren, bei denen es sich noch um Anflugverfahren nach Sicht handelte (vgl. Urteil des BVGer A-2450/2016 vom 29. November 2016 E. 6.1 mit Hinweisen). Mit Blick auf die Sachverhaltserhebung zum ILS-Anflug stellt die Beschwerdeführerin den Beweisantrag, eventualiter sei die vollständige ESR-Studie zu edieren. Des Weiteren erhebt sie verschiedene beweisrechtliche Einwände gegen den aktenkundigen Auszug der Seiten 151-156 der ESR-Studie. Die Beschwerdegegnerin ihrerseits beantragt, eventualiter seien Messungen durch Skyguide zu veranlassen.

### **E. 12.2**

Im ersten Rechtsgang wies das Bundesverwaltungsgericht die Streitsache an die Vorinstanz zurück, damit diese u.a. die Breite des Überflugkorridors in Nürensdorf erstmals klärt (Urteil des BVGer A-1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 9.3.4 und Dispositiv-Ziff. 5.4 und 5.5). Im wiederaufgenommenen Verfahren zog die Vorinstanz in Betracht, die von Skyguide aufgezeichneten Radarspuren zur Bestimmung des Überflugkorridors heranzuziehen. Dieser Ansatz lehnte die Beschwerdegegnerin in der Stellungnahme vom 3. März 2016 vor allem wegen messtechnischer Ungenauigkeiten als untauglich ab. Ferner prüfte die Vorinstanz, ob neue Messungen durch Skyguide mit einem mobilen Messsystem durchzuführen seien, welche genauere Daten zum Überflugkorridor liefern würden. In der Stellungnahme vom 3. März 2016 äusserte sich die Beschwerdegegnerin dahingehend, dass mit diesen Messungen äusserst genaue Resultate erzielt werden könnten. Gleichzeitig gibt

sie aber zu bedenken, dass die Messungen kostenintensiv seien und zu einer weiteren massiven Verzögerung des Verfahrens führen würden (ein Monat bis zum Start, sofern diese Messungen sofort angeordnet würden, fünf Monate Einsatz des Messsystems, drei Monate für einen zusätzlichen Schriftenwechsel). Die Vorinstanz verzichtete in der Folge darauf, diese Messungen zu veranlassen, welche von der Beschwerdegegnerin nun in der Beschwerdeantwort eventualiter beantragt werden. Wie in den Pilotverfahren von Nürensdorf fehlen somit nach wie vor Messergebnisse zur tatsächlichen Streuung der Überflüge im Fernbereich des Flughafens.

### **E. 12.3**

Des Weiteren legte die Beschwerdegegnerin im vorinstanzlichen Verfahren einen Auszug der ESR-Studie über die Seiten 151-156 vor. In jener Studie aus dem Jahr 2008 untersuchte die Firma ESR Technology im Rahmen einer Risikoanalyse, mit welcher Wahrscheinlichkeit eine bestimmte Abweichung vom nominalen Flugweg beim ILS-Anflug auf die Piste 28 eintreten kann. Hierfür stellte Swiss als Hauptnutzerin des Flughafens Zürich die in ihren Flugzeugen aufgezeichneten Daten des Zeitraums von November 2006 bis Januar 2008 zur Verfügung. Die Studie wurde von der Beschwerdegegnerin in Auftrag gegeben und vom BAZL als Beobachter begleitet. Laut dem Ergebnis der ESR-Studie weisen 90 % der Anflüge von Swiss über Nürensdorf eine Abweichung von jeweils höchstens 10 m von der Pistenachse auf.

#### **E. 12.3.1**

Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin befasst sich die ESR-Studie nur im aktenkundigen Auszug über die Seiten 151-156 mit der hier relevanten Frage der horizontalen Streuung der Überflüge. Wie in der Zwischenverfügung des Bundesverwaltungsgerichts vom 8. Januar 2020 erkannt, betrifft der übrige Bericht, der vorwiegend mögliche Massnahmen im Hinblick auf die Piste 28 behandelt und an dem überdies Geschäftsgeheimnisse geltend gemacht werden, nicht den vorliegenden Verfahrensgegenstand. Aus der vollständigen Edition ist daher kein Erkenntnisgewinn für das vorliegende Verfahren zu erwarten. Auf die diesbezüglich schlüssigen Angaben der Beschwerdegegnerin ist abzustellen. Von der Beschwerdeführerin werden im weiteren Schriftenwechsel keine stichhaltigen Gründe vorgebracht, die diese Beurteilung widerlegen könnten. Übereinstimmend mit der ergangenen Zwischenverfügung ist der Eventualantrag der Beschwerdeführerin, es sei die vollständige ESR-Studie bei der Beschwerdegegnerin zu edieren, in antizipierter Beweiswürdigung abzuweisen (vgl. vorstehend E. 2.2).

#### **E. 12.3.2**

Was die Beweistauglichkeit der ESR-Studie betrifft, welche in der Beschwerde in Abrede gestellt wird, so hat die Beschwerdegegnerin diese in der Tat nicht in Auftrag gegeben, um die enteignungsrechtliche Frage des direkten Überflugs zu klären. Es besteht unter den Verfahrensbeteiligten im Grunde Einigkeit, dass die Hauptstossrichtung der Studie eine andere ist. Trotz des anderslautenden Untersuchungszwecks ist jedoch dem überzeugenden Standpunkt der Beschwerdegegnerin zu folgen, dass die darin ausgewerteten Flugdaten von Swiss grundsätzlich auch im Enteignungsverfahren als Beweismittel geeignet sind, um den Überflug in horizontaler Hinsicht zu ermitteln. Die in der ESR-Studie verwendeten Flugdaten von Swiss machten im Untersuchungszeitraum ca. 12'500 der 25'000 Landungen auf Piste 28 aus. Es ist unstrittig, dass diese Daten von Swiss präzise sind und als repräsentativ für andere Fluggesellschaften gelten können, die den Flughafen Zürich

bedienen. Gerügt wird von der Beschwerdeführerin indes, dass nur ein Anteil von rund 8'300 der 12'500 Daten von Swiss in der Studie verwendet wurde. Laut der Beschwerdegegnerin ist die beanstandete Differenz von rund 30 % darauf zurückzuführen, dass nur diejenigen Flüge ausgewertet wurden, die von Swiss selbst durchgeführt wurden und deren Datenlage vollständig war. Die genannten Gründe sind schlüssig und werden vom BAZL als Beobachter der Studie bestätigt. Bei Ausschlussgründen dieser Art ist nicht mit einer statistisch relevanten Verzerrung der Datenlage zu rechnen. Von repräsentativen Daten geht im Ergebnis auch das BAZL aus. Der Rüge der Beschwerdeführerin, bei der Datenauswertung seien gezielt die Anflüge tagsüber bei Westwindlage ausgesondert worden, erweist sich daher als unbegründet. Doch selbst wenn ihre Rüge zutreffen sollte, könnte die Beschwerdeführerin daraus nichts zu ihren Gunsten ableiten. Da die Schwelle zur Regelmässigkeit des direkten Überflugs rechtsprechungsgemäss ohnehin nur bei den abendlichen Ostanflügen überschritten wird (vgl. vorstehend E. 7), wäre es vorliegend nicht zu beanstanden, wenn sich die Datenauswertung darauf beschränkt hätte. Ferner sind keinerlei Hinweise erkennbar, die für den Einwand der Beschwerdeführerin sprechen könnten, dass die Beschwerdegegnerin auf die von ihr in Auftrag gegebene ESR-Studie in unsachgemässer Weise Einfluss genommen hätte. Bei der Erstellung der Studie hatte das BAZL die Funktion eines Beobachters inne. Zweifel an der Integrität des Berichts bringt die Behörde in seiner Stellungnahme nicht vor.

#### **E. 12.4**

Entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführerin ist es somit angezeigt, den aktenkundigen Auszug der ESR-Studie im Sinne eines Parteigutachtens in die Beweiswürdigung einzubeziehen (vgl. vorstehend E. 2.3). Mit der Stellungnahme des BAZL ergibt sich - wie anschliessend zu sehen sein wird - der entscheidrelevante Sachverhalt nun in genügender Weise aus der Aktenlage. Es erübrigt sich deshalb, auf die Ausführungen der Beschwerdeführerin zur Beweislastverteilung und zur Folge der Beweislosigkeit näher einzugehen. Auch ist nicht zu erwarten, dass zusätzliche Beweiserhebungen zu einem anderen Ergebnis führen würden. Auf diese ist deshalb in antizipierter Beweiswürdigung zu verzichten (vgl. vorstehend E. 2.2). Dies gilt insbesondere für den Eventualantrag der Beschwerdegegnerin, es seien Messungen durch Skyguide zu veranlassen.

#### **E. 13.1**

In der Hauptsache fordert die Beschwerdeführerin, dass gemäss der konstanten Rechtsprechung des Bundesgerichts der 1.25°-Anflugkorridor für Nürensdorf gelten müsse, womit ihre Liegenschaft in horizontaler Hinsicht direkt überflogen werde. Dem ist entgegenzuhalten, dass der 1.25°-Korridor bislang nur für den Nahbereich der Flughäfen Genf und Zürich anerkannt ist. Im Nürensdorfer Piloturteil hat das Bundesgericht zudem darauf hingewiesen, dass sich im Fernbereich die Festlegung eines engeren Korridors rechtfertigen könnte, sollte die Behauptung der Beschwerdegegnerin zutreffen, wonach praktisch alle Flugzeuge per Autopilot entlang der Centerline anfliegen, mit nur seltenen und geringfügigen Abweichungen. Was die Korridorbreite in Metern betrifft, so wurden bislang im Nahbereich des Flughafens Breiten von 80 m bei den Ostanflügen über Kloten sowie Breiten von 100-150 m beim Flughafen Genf beurteilt. Diese bewegen sich deutlich unter der Breite des 1.25°-Korridors in Nürensdorf von 260 m. Angesichts dessen, dass der 1.25°-Winkel im Fernbereich zu einem viel breiteren Korridor in Metern führt, kann sich die Beschwerdeführerin demnach nicht auf die bestehende Rechtsprechung stützen (vgl.

vorstehend E. 10).

### **E. 13.2**

Im vorliegenden Fall gilt es zu beachten, dass bereits der für Nürens Dorf anerkannte 0.5°-Korridor mit einer Breite von rund 105 m tatsächliche Abweichungen vom ILS-Leitstrahl zulässt. Bei den abendlichen Ostanflügen landen auf der Piste 28 Mittelstreckenflugzeuge mit einer Flügelspannweite bis 35 m. Bei der Breite des 0.5°-Korridors verbleibt somit seitlich Raum für allfällige Abweichungen von der vorgesehenen Anflugroute, die sich allenfalls aufgrund von Windverhältnissen oder der Reaktionszeit resp. des Trägheitsmoments der Flugzeuge bei Kurskorrekturen ergeben könnten, wie dies von der Beschwerdeführerin vorgebracht wird. Zum geltend gemachten 1.25°-Korridor mit einer Breite von 260 m hat das Bundesverwaltungsgericht das BAZL um eine Stellungnahme ersucht. Das BAZL legt dar, dass beim ILS-Anflug die Flugzeuge über Nürens Dorf präzise dem ILS-Leitstrahl folgen. Hierbei verweist es auf die technischen Gegebenheiten, demgemäss moderne Autopiloten, mit denen die allermeisten heutigen Verkehrsflugzeuge ausgerüstet sind, den Anflug am Signal ausrichten und Abweichungen davon in der Regel automatisch korrigieren. Vorliegend besteht kein Anlass, diese technischen Erläuterungen der Fachbehörde anzuzweifeln. Daraus ist zu schliessen, dass in der Praxis sich die Flugzeuge im Fernbereich im Regelfall konsequent am ILS-Leitstrahl orientieren, auch wenn dort Kurskorrekturen vor der Landung noch möglich wären, wie vom Bundesgericht im Nürens Dorfer Piloturteil angemerkt. Die Ausführungen des BAZL werden durch die Ergebnisse der ESR-Studie bestätigt, wonach 90 % der Anflüge von Swiss über Nürens Dorf eine Abweichung von jeweils höchstens 10 m von der Pistenachse aufweisen. Wie zuvor in E. 12.3.2 aufgezeigt, ist mit dem BAZL im Ergebnis einig zu gehen, dass sich die in der ESR-Studie ausgewerteten Daten von Swiss als ausreichend repräsentativ erweisen, um statistisch relevante Aussagen zur tatsächlichen Streuung der Flugzeuge bei den Ostanflügen auf Piste 28 zu treffen.

### **E. 13.3**

Bei der vorhandenen Datenlage ist es zwar nicht vollständig ausgeschlossen, dass es zu noch grösseren Abweichungen bei den abendlichen Ostanflügen kommen kann, die über den 0.5°-Korridor in Nürens Dorf hinausführen. In Anbetracht der vom BAZL ausgeführten technischen Gegebenheiten sowie der Ergebnisse der ESR-Studie kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass Abweichungen in der Grössenordnung des 1.25°-Korridors mit der für den direkten Überflug erforderlichen Regelmässigkeit ("passage régulière") vorkommen. Soweit Flugzeuge im Landeanflug derart weit vom vorgesehenen ILS-Leitstrahl abweichen, wird es sich vielmehr nur um Einzelereignisse ("atteinte trop occasionnelle") handeln, die rechtsprechungsgemäss keinen Anspruch auf eine Enteignungsentschädigung entstehen lassen. Ein direkter Überflug in horizontaler Hinsicht ist demzufolge bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin nicht gegeben.

### **E. 14**

Es ist somit zu erkennen, dass es sich nicht rechtfertigt, den für Nürens Dorf geltenden Anflugkorridor von mindestens 0.5° (105 m) auf bis zu 1.25° (260 m) zu erweitern. Die Liegenschaft der Beschwerdeführerin, die eine Entfernung zur Pistenachse von 114 m aufweist, wird in horizontaler Hinsicht nicht mehr direkt überflogen. Es fehlt daher an den notwendigen Voraussetzungen, um der Beschwerdeführerin eine Entschädigung aus direktem Überflug zuzusprechen. Daran vermögen auch die ergänzenden Vorbringen der

Beschwerdeführerin zur vergleichswisen Auswertung der Kriterienblätter nichts zu ändern. Bei seitlichen Vorbeiflügen - so beeindruckend diese auch sein mögen - wird das Grundeigentum nicht berührt und die Einwirkungen sind nur unter dem nachfolgenden Gesichtswinkel einer Nachbarrechtsverletzung zu prüfen (vgl. Urteil des BGer 1E.6/2007 vom 30. April 2008, in BGE 134 II 164 nicht publizierte E. 4.2). Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche

### **E. 15.1**

Die Beschwerdeführerin macht geltend, es sei ihr eine Entschädigung aus Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche zuzusprechen. In der Begründung rügt sie, infolge der massiven Lärmbelastung durch die Ostanflüge sei bei ihrer Liegenschaft ein schwerer Schaden eingetreten. Der Minderwert von 12.2 % gemäss dem Bewertungsmodell MIFLU I (Minderwert Fluglärm) sei nicht korrekt berechnet, da auf die Lärmwerte des Jahres 2004 abgestellt werde, ohne der Zunahme der Lärmbelastung in den Folgejahren Rechnung zu tragen (vgl. BGE 134 II 164 E. 7.2; Urteil des BVGer A-2132/2012 vom 1. April 2014 E. 11.2.2 f.). Das Lärmjahr 2004 markiere erst den Beginn der Zunahme der Ostanflüge, nachdem das Grounding der Fluggesellschaft Swissair im Jahr 2001 zu einem temporären Einbruch des Verkehrsaufkommens geführt habe. Zudem sei mit der Einführung des ILS-Systems im Jahr 2006 die Kapazität erhöht worden. Dass die Vorinstanz dennoch auf die Lärmwerte 2004 abstelle, sei auf das MIFLU I zurückzuführen. Laut Angabe der Beschwerdegegnerin liefere das Modell für die Folgejahre keine verwertbaren Daten mehr, was der Beschwerdeführerin aber nicht zum Nachteil gereichen dürfe. Des Weiteren sei zu kritisieren, dass das MIFLU I bei der Ermittlung des Schadens die 16-Stunden Tagesbelastung stärker als die Belastungen der ersten beiden Nachtstunden gewichte. Für Nürensdorf, welches im Unterscheid zu Kloten tagsüber nur marginalen Fluglärm habe, werde die Hauptlärmbelastung abends nur unzureichend abgebildet. Dieser Umstand müsse schadens erhöhend bewertet werden. Die Beschwerdeführerin geht von einem korrekten Minderwert von ca. 15 % aus. Selbst wenn der Minderwert von 12.2 % zu bestätigen wäre, so die Beschwerdeführerin in der weiteren Begründung, wäre dennoch ein schwerer Schaden gegeben. Das Erfordernis der Schwere des Schadens solle aus Gründen der Verhältnismässigkeit Bagatellfälle von einer Entschädigungspflicht ausschliessen (vgl. BGE 134 II 49 E. 10 f.). Dabei beziehe sich das Bundesgericht auf seine älteren Präjudizien, wo es Schäden von 10 % als entschädigungspflichtig beurteilt habe (BGE 102 Ib 271 E. 4, 101 Ib 405 E. 3b). Dagegen finde die Schwelle von 15 %, wie sie von der Beschwerdegegnerin gefordert und nun von der Vorinstanz sinngemäss bejaht werde, keine Grundlage in der Gerichtspraxis. Entgegen dem angefochtenen Schätzungsentscheid seien vorliegend die Immissionsgrenzwerte in den beiden ersten Nachtstunden konstant überschritten. In der besonders sensiblen zweiten Nachtstunde seien dabei häufiger auch Aufwachreaktionen bzw. Einschlafstörungen zu erwarten. Hinzu komme die starke Belastung in den Abendstunden ab 21 Uhr (werktags) bzw. 20 Uhr (am Wochenende und an Feiertagen), die im 16 h Leq nur unzureichend abgebildet sei. Auch fänden Ostanflüge in der frühen Morgenstunde statt, wenn Südanflüge nicht möglich seien. Insgesamt sei ihre Liegenschaft vor allem in der Abend- und Nachtzeit, in der das Erholungsbedürfnis am grössten sei, einer ständigen hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Das falle umso mehr ins Gewicht, als sich die Liegenschaft in ruhiger, ja fast schon abgeschiedener Lage in Nürensdorf befinde. Es sei daher auf ein erhebliches Ausmass des Schadens zu schliessen. Was die Wohnbedingungen anbelange, hätten sich diese mit der Einführung der Ostanflüge wesentlich verschlechtert. Unter Bezugnahme auf den Augenschein der Vorinstanz vom 9.

Januar 2014 sei festzuhalten, dass sowohl physische (z.B. Randwirbelschleppen) wie auch psychische Einwirkungen (z.B. Angst- und Beklemmungsgefühle) bestünden. Die Überflugfrequenz sei in den Abend- und frühen Nachtstunden derart hoch, dass ein Aufenthalt im Freien im Garten und auf dem Sitzplatz nicht mehr möglich sei. Es sei daher von einer wesentlichen Entwertung der Liegenschaft auszugehen, die nicht mehr als Bagatellfall im Sinne der Rechtsprechung gelten könne (...).

### **E. 15.2**

Die Beschwerdegegnerin stellt sich demgegenüber auf den Standpunkt, dass mangels Schwere des Schadens keine Enteignungsentschädigung für übermässige Immissionen geschuldet sei. Der vom MIFLU I ausgewiesene Minderwert von 12.2 % beruhend auf den Lärmwerten des Jahres 2004 sei rechtsprechungsgemäss nicht zu beanstanden (vgl. BGE 134 II 49 E.16-18; Urteil des BVGer A-2159/2012 vom 1. April 2014 E. 10 ff.). Die Grenze für die Bejahung der Schwere des Schadens sei grundsätzlich bei 15 % anzusiedeln, da es sich bei den älteren Entscheiden BGE 102 Ib 271 und 101 Ib 405 um Spezialsituationen gehandelt habe. Damals sei ein Minderwert von 10 % insbesondere deshalb als entschädigungswürdig betrachtet worden, weil sich jene Enteigneten aus finanziellen Gründen den notwendigen Schallschutz nicht hätten leisten können. Im angefochtenen Schätzungsentscheid werde richtigerweise berücksichtigt, dass durchgehende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte lediglich in der ersten Nachtstunde vorkämen. Die weitgehend fluglärmimmissionsfreien Tageszeiten und das Fehlen anderer physischer wie auch psychischer Einwirkungen habe die Vorinstanz zu Recht in Anschlag gebracht. Ostanflüge am Morgen fänden nur ausnahmsweise statt. Angesichts der geringen Tagesbelastung sei auch die Gartenbenutzung nur zu den abendlichen Hauptanflugzeiten tangiert. Aufgrund der konkreten Umstände sei daher bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin kein schwerer Schaden zu verzeichnen.

### **E. 15.3**

Die Vorinstanz erkennt im angefochtenen Schätzungsentscheid, es sei der Beschwerdeführerin keine enteignungsrechtliche Immissionsentschädigung zuzusprechen. In der Begründung führt sie aus, es seien zwar die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit (in Bezug auf das Grundstück selbst) und der Spezialität der Immissionen unbestrittenermassen gegeben, jedoch fehle es an der Voraussetzung der besonderen Schwere des Schadens. Der ermittelte Minderwert von 12.2 % werde nicht substantiiert bestritten und das Lärmjahr 2004 erweise sich als geeignet. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts könne ein Grenzwert zur Annahme eines schweren Schadens nicht allgemein bestimmt werden, sondern es sei nach den gesamten Umständen des Einzelfalles abzuwägen, ob die Beeinträchtigung eine erhebliche sei. Vorliegend lasse die Lärmintensität eher auf ein geringes Ausmass des Schadens der Liegenschaft schliessen, da ab dem Jahr 2004 der Immissionsgrenzwert durchgehend allein in der ersten Nachtstunde und lediglich vorübergehend in der zweiten Nachtstunde überschritten werde. Während der übrigen Tageszeiten werde er deutlich unterschritten. In Bezug auf die Wohnbedingungen seien am Augenschein weder relevante Fluglärmimmissionen noch physische Einwirkungen wie Randwirbelschleppen/Luftturbulenzen, Kerosindämpfe oder Lichtimmissionen festgestellt worden; ebenfalls in psychischer Hinsicht seien keine erheblichen Störungen (z.B. Angst- und Beklemmungsgefühle) auszumachen gewesen. In Würdigung der gesamten Umstände könne daher nicht von einem schweren immissionsbedingten Schaden ausgegangen werden.

### **E. 16.1**

Führt der Flugverkehr zu übermässigen, duldungspflichtigen Immissionen, so kann nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ein Entschädigungsanspruch aufgrund einer immissionsbedingten Enteignung bestehen. Dabei handelt es sich laut Bundesgericht um eine formelle Enteignung infolge Unterdrückung der nachbarlichen Abwehrrechte gemäss Art. 679 i.V.m. Art. 684 ZGB; der Entschädigungsanspruch wird aus Art. 5 Abs. 1 EntG abgeleitet. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung setzt ein Entschädigungsanspruch für die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte gegenüber Lärmeinwirkungen voraus, dass (kumulativ) die drei Bedingungen der Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen, der Spezialität der Immissionen sowie der Schwere des immissionsbedingten Schadens gegeben sind (vgl. BGE 136 II 263 E. 7, 130 II 394 E. 7.1, 123 II 481 E. 7).

### **E. 16.2**

Das Bundesgericht hat den Stichtag für die Vorhersehbarkeit für Fluglärmimmissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen auf den 1. Januar 1961 festgesetzt (ständige Rechtsprechung seit BGE 121 II 317 E. 6b-c; für die Ostanflüge BGE 136 II 263 E. 7; vgl. BGE 142 II 128 E. 3.1 mit Hinweisen). Wird ein Grundstück vor dem 1. Januar 1961 erworben, aber erst nach diesem Datum überbaut, kann ein Entschädigungsanspruch allein für die Entwertung des Bodens entstehen. Bei der Beurteilung der Spezialität der Einwirkungen und der Schwere des Schadens ist indes von der Nutzung der fraglichen (Gesamt-)Liegenschaft im Schätzungszeitpunkt auszugehen. Sind die Voraussetzungen für die Leistung einer Entschädigung erfüllt, beschränkt sich diese auf den Ersatz des Minderwertes des Landanteils (vgl. BGE 134 II 145 E. 6 mit Hinweisen).

### **E. 16.3**

Die Voraussetzung der Spezialität ist nach ständiger Praxis insbesondere dann erfüllt, wenn die Lärmimmissionen eine Intensität erreichen, die das Mass des Üblichen und Zumutbaren übersteigt. Dies ist gemäss Rechtsprechung regelmässig anzunehmen, wenn die in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten sind (grundlegend BGE 119 Ib 348 E. 5b). 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 waren (vgl. BGE 130 II 394 E. 12.2; Urteil des BGer 1C\_78/2019 vom 22. November 2019 E. 3.1).

### **E. 16.4**

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist die Voraussetzung der Schwere des immissionsbedingten Schadens so zu verstehen, dass der Schaden eine gewisse Höhe oder einen gewissen Prozentsatz des Gesamtwertes einer Liegenschaft erreichen muss, damit eine Ersatzpflicht entsteht (vgl. BGE 145 I 250 E. 5.2, 134 II 49 E. 11, 130 II 394 E. 12.3, 123 II 481 E. 7d, 110 Ib 340 E. 2, 94 I 286 E. 9c). Eine feste, allgemein gültige Grenzziehung ist in der Praxis ausgeschlossen worden. In BGE 101 Ib 405 und BGE 102 Ib 271 wurde immerhin anerkannt, dass auch eine Entwertung von 10 % einer Liegenschaft bereits einen schweren Schaden im enteignungsrechtlichen Sinn darstellen kann (vgl. BGE 134 II 49 E. 11 mit Hinweisen). Die Voraussetzung des schweren Schadens darf keine allzu hohe Hürde bilden, da im Falle der formellen Enteignung Art. 16 EntG gleich wie Art. 26 Abs. 2 BV eine volle Entschädigung vorschreibt. Sie lässt sich nur insoweit rechtfertigen,

als der Grundsatz zum Tragen kommt, dass ein Entschädigungsanspruch nicht für jeden beliebigen hoheitlichen Eingriff und damit auch nicht für jede beliebige Beeinträchtigung durch den öffentlichen Verkehr entstehen kann (vgl. BGE 134 II 49 E. 10 mit Hinweisen). 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 (vgl. BGE 130 II 394 E. 12.3, 117 Ib 15 E. 2b, 116 Ib 11 E. 3a).

#### **E. 17**

Die Beschwerdeführerin erlangte das seit (...) in Familienbesitz befindliche Grundstück (...) durch Erbteilung. Das Wohnhaus wurde im Jahr (...) erbaut. Durch die Einführung der Ostanflüge ist eine durchgehende Überschreitung des Immissionsgrenzwerts in der ersten Nachtstunde zu verzeichnen. Unbestrittenermassen sind vorliegend die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit (in Bezug auf das Grundstück selbst) und der Spezialität der Immissionen gegeben. Ausgehend von einem Minderwert von 12.2 % gemäss dem Modell MIFLU I erachtet die Vorinstanz jedoch die Voraussetzung der Schwere des immissionsbedingten Schadens im konkreten Fall als nicht erfüllt. Zu prüfen ist nachfolgend, ob der Beschwerdeführerin ein Entschädigungsanspruch für die Unterdrückung der nachbarlichen Abwehrrechte gegenüber Lärmeinwirkungen zusteht.

#### **E. 18.1**

Der berechnete Minderwert der Liegenschaft von 12.2 % gemäss MIFLU I wird von der Beschwerdeführerin einerseits wegen des Lärmjahres 2004 sowie andererseits wegen der im Modell vorgesehenen Gewichtung der Nachtstunden kritisiert. Sie macht stattdessen einen Minderwert von rund 15 % geltend. Das Modell MIFLU I wurde eigens zur Bestimmung fluglärmbedingter Minderwerte bei selbst genutztem Wohneigentum (Einfamilienhäusern und Stockwerkeigentum) entwickelt. Der Auftrag zur Erarbeitung des Modells ging von der Flughafen Zürich AG aus; die Entwicklung erfolgte durch die Zürcher Kantonalbank (ZKB) unter Begleitung durch ein Expertengremium. Es handelt sich um ein sogenanntes hedonisches Bewertungsmodell. Die ins Modell MIFLU I einbezogene Fluglärmbelastung beruht auf Lärmwerten, die von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) mit dem Simulationsmodell "FLULA" flächendeckend auf den Hektar genau berechnet worden sind. Die Fluglärmbelastung wird über die folgenden drei Variablen abgebildet: 1. Grundbelastung: Leq16h (6-22 Uhr) über 50 dB  
2. Spitzenbelastung: sofern Leq16h (6-22 Uhr) > 50 dB: höchster Leq1h zwischen 7 und 21 Uhr abzüglich Leq16h (6-22 Uhr)  
3. Tagesrandbelastung: bei Minderwertberechnungen für die Jahre ab 2002 höchster der folgenden Werte Leq1h (21-22 Uhr) über 50 dB, Leq1h (22-23 Uhr) über 50 dB, Leq1h (23-24 Uhr) über 47 dB (vgl. zum Ganzen BGE 134 II 49 E. 18.5.2; Urteil des BVGer A-2161/2012 vom 1. April 2014 E. 11.1.1 mit Hinweisen).

#### **E. 18.2**

Um den fluglärmbedingten Minderwert der Liegenschaft im MIFLU I zu berechnen, stützt sich die Vorinstanz auf die Lärmwerte des Jahres 2004 ab. In den drei Pilotverfahren Nürensdorf brachte die Vorinstanz ebenfalls das Lärmjahr 2004 zur Anwendung, was in den damaligen Beschwerdeverfahren unangefochten blieb.

##### **E. 18.2.1**

Anlässlich der Beurteilung der Enteignungsverfahren aus der Gemeinde Kloten, welche wie die Gemeinde Nürensdorf von den Ostanflügen betroffen ist, war das Bundesverwaltungsgericht bereits mit der Frage befasst, ob für die Ermittlung des

Minderwerts im MIFLU I die Lärmwerte des Jahres 2004 genutzt werden können. Im Urteil A-2164/2012 vom 1. April 2014 erwog das Bundesverwaltungsgericht unter Verweis auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, dass die Schätzungskommission wesentliche Änderungen der Immissionsbelastung in Kloten, die nach dem festgelegten Schätzungsstichtag, aber noch während des Verfahrens eingetreten seien, bei ihrem Entscheid zu berücksichtigen habe. Seit 2002 sei eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung eingetreten. Abzustellen sei auf die Lärmwerte eines möglichst frühen Jahres, welche die Belastungssituation, wie sie seit 2004 insgesamt gegeben sei, ausreichend repräsentativ abbilden müssten. Soweit sich dies aus den Bewegungszahlen herleiten lasse, kämen entsprechend die Lärmwerte des Jahres 2004 in Frage. Allenfalls sei aber auch auf die Werte eines späteren, repräsentativeren Jahres abzustellen (E. 15 mit Hinweisen). Die Parteien haben diese Erwägungen vor Bundesgericht nicht beanstandet (vgl. Urteil des BGer 1C\_256/2014 vom 17. März 2016; in BGE 142 II 136 nicht publizierte E. 2.4). Im späteren Urteil A-2447/2016 vom 29. November 2016 wies das Bundesverwaltungsgericht darauf hin, dass bei der erwähnten "Repräsentativität" der verwendeten Lärmwerte es nicht darum gehe, der Entwicklung der Immissionsbelastung in Kloten noch genauer Rechnung zu tragen. Es sei einzig zu vermeiden, dass innerhalb der an sich zu tolerierenden Schwankungen ausgerechnet ein "Ausreisser" nach oben oder nach unten berücksichtigt werde. Gestützt auf eine eingehende Prüfung sei zu bestätigen, dass sich die Grund- und die Spitzenbelastung des Jahres 2004 als ausreichend repräsentativ erweise. Grundsätzlich könne zwar die Entwicklung der Tagesrandbelastung zum Anlass genommen werden, nicht auf die Lärmwerte des Jahres 2004, sondern auf jene eines späteren Jahres abzustellen. Bei der Grössenordnung sei dies aber noch nicht als zwingend zu betrachten. Das MIFLU I basiere auf Daten von Immobilien-Transaktionen, die im Zeitraum von 1995 bis Mitte 2005 stattgefunden hätten. Auf eine Verschiebung des Lärmjahres sei angesichts der Probleme, die sich bei der Anwendung von MIFLU I ergäben, zu verzichten (E. 10.2 f. mit Hinweisen).

#### **E. 18.2.2**

An diesen Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Lärmwerten der Gemeinde Kloten ist weiterhin festzuhalten. Sie sind auch auf die Gemeinde Nürensdorf übertragbar, da kein Grund erkennbar ist, die Frage der "Repräsentativität" des Lärmjahres 2004 im Fernbereich anders als im Nahbereich der Piste 28 zu behandeln. Wie in den Klotener Fällen ist für Nürensdorf zwar im Hinblick auf die Entwicklung der Tagesrandbelastung eine Verschiebung des Lärmjahrs als denkbar, nicht aber als zwingend zu betrachten. Unter Verweis auf die ausführlichen Erwägungen der bestehenden Rechtsprechung ist festzuhalten, dass die Lärmwerte des Jahres 2004 kein "Ausreisser" nach oben oder nach unten bilden und ausreichend repräsentativ sind, um den fluglärmbedingten Minderwert zu berechnen. Hinzu kommt, dass das Modell MIFLU I derzeit für die Folgejahre keine verlässlichen Daten zu liefern vermag, was ebenfalls für die Anwendung der Lärmwerte des Jahres 2004 spricht.

#### **E. 18.3**

Im angefochtene Schätzungsentscheid wird sodann die im Modell MIFLU I vorgesehene Gewichtung der Lärmbelastung im Ergebnis als geeignet erachtet, um den Minderwert zu bestimmen.

##### **E. 18.3.1**

Im eben schon erwähnten Urteil A-2164/2012 vom 1. April 2014 zur Gemeinde Kloten erkannte das Bundesverwaltungsgericht, dass das Modell MIFLU I auch im Osten des Flughafens Anwendung findet. Als Begründung führte es an, dass die Tagesrandbelastung bei der Entwicklung des MIFLU I bewusst bei den Minderwertberechnungen für die Jahre ab 2002 berücksichtigt worden sei. Es treffe zwar zu, dass an Wochenenden und Feiertagen bereits ab 20 Uhr und nicht erst ab 21 Uhr generell auf Ostanflüge umgestellt werde, und dass die Lärmbelastung der Stunde zwischen 20 und 21 Uhr allenfalls über die Spitzenbelastung in die Minderwertberechnung einflüsse, ansonsten aber nicht gesondert berücksichtigt werde. Darin sei aber kein Anlass zu sehen, die Modellspezifikation in Frage zu stellen. Denn erstens gehe es bei der Entwicklung eines solchen Modells darum, aussagekräftige Lärmvariablen zu definieren, die jedoch nie alle möglichen Variationen der Lärmbelastung abbilden können bzw. müssen. Und zweitens wirke sich der Umstand, dass die Lärmbelastung am späteren Abend und in den ersten Nachtstunden besonders gross sei, aufgrund der speziellen Berücksichtigung der ab 21 Uhr gegebenen Tagesrandbelastung unbestreitbar auf die Höhe der Minderwerte aus (Urteil des BVGer A-2164/2012 vom 1. April 2014 E. 13.2.1 mit Hinweisen auf BGE 134 II 49 E. 17 f.).

### **E. 18.3.2**

Die eingehende Beurteilung des Bundesverwaltungsgerichts zur Anwendung des Modells MIFLU I im Osten des Flughafens Zürich trifft für den vorliegenden Fall gleichermassen zu. Wie für Kloten gilt auch für Nürensdorf, dass nicht allein die Grundbelastung, sondern die Spitzenbelastung sowie die Tagesrandbelastung als zusätzliche Variablen im MIFLU I enthalten sind. Diese wirken sich unmittelbar auf die Berechnung des Minderwerts aus. Entgegen des Einwands der Beschwerdeführerin drängt sich eine abweichende Beurteilung zu Kloten nicht schon aufgrund des Umstandes auf, dass Nürensdorf tagsüber einer deutlich geringeren Lärmbelastung ausgesetzt ist. Dieser Einwand wäre allenfalls dann berechtigt, wenn allein die Grundbelastung berücksichtigt würde, was im MIFLU I gerade nicht der Fall ist. Es sind daher keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass im MIFLU I der Fluglärmsituation in Nürensdorf nicht ausreichend Rechnung getragen wird.

### **E. 18.4**

Demnach ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz den lärmbedingten Minderwert der Liegenschaft gestützt auf die Lärmwerte 2004 anhand von MIFLU I ermittelt hat. Das Vorgehen liegt im Rahmen ihres Schätzungsermessens und dient einer einheitlichen Praxis. Für die von der Beschwerdeführerin geforderte einzelfallbezogene Korrektur des Minderwerts besteht kein Grund. Der festgelegte Minderwert der Liegenschaft von 12.2 % ist damit zu bestätigen.

### **E. 19.1**

In der Hauptsache bleibt zu klären, ob beim vorliegenden Minderwert der Liegenschaft von 12.2 % die Schwere des immissionsbedingten Schadens zu bejahen ist. Hierfür gilt es beachten, dass das Bundesgericht es bislang stets abgelehnt hat, eine Mindestgrenze allgemein gültig festzulegen. Die von der Beschwerdegegnerin befürwortete Grenze für den entschädigungspflichtigen Schaden von 15 % findet daher keine Bestätigung in der Rechtsprechung. Es mag zwar zutreffend sein, dass es sich bei den beiden älteren Entscheiden BGE 101 Ib 405 und BGE 102 Ib 271, wo ein Schaden von 10 % als ausreichend angesehen wurde, um Spezielsituationen handelte. Nach Lesart des Bundesverwaltungsgerichts schliesst das aber noch aus, dass ein Schaden in dieser Höhe

gegebenenfalls auch in anderen Fällen zu einem enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruch führen kann. Demgegenüber ist aber auch der Ansicht der Beschwerdeführerin in dieser Form nicht zu folgen, als nur eigentliche Bagatellfälle von einer Entschädigungspflicht auszuschliessen wären. Eine solche Wortwahl lässt sich der Rechtsprechung nicht entnehmen. Richtig ist vielmehr, dass gemäss Bundesgericht eine gewisse Höhe für die Schwere des immissionsbedingten Schadens vorauszusetzen ist, wobei die Hürde nicht allzu hoch angesetzt werden darf (vgl. vorstehend E. 16.4).

### **E. 19.2**

Die Liegenschaft der Beschwerdeführerin ist der Empfindlichkeitsstufe II (ES II) zugeordnet. Die ES II gilt in Nutzungszonen, in denen keine störenden Betriebe zugelassen sind, namentlich in Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen (Art. 43 Abs. 1 Bst. b der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]). Die aktuelle Fassung der LSV sieht für die ES II einen Immissionsgrenzwert von 60 dB(A) für den Tag, von 55 dB(A) für die erste Nachtstunde (22-23 Uhr) sowie von 50 dB(A) für die zweite (23-24 Uhr) und letzte Nachtstunde (05-06 Uhr) vor (Anhang 5 Ziff. 22 LSV). Für die Liegenschaft der Beschwerdeführerin wird folgende Lärmbelastung ausgewiesen (vgl. Lärmbelastung IGW-Überschreitungen, act. 4d der Vorakten): 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 16h-Leq Tag 54.2 54.3 55.0 56.2 56.1 55.9 55.7 55.8 55.9 1h-Leq N1 55.3 56.3 57.0 58.9 58.7 58.5 59.1 59.3 59.8 1h-Leq N2 45.1 45.9 47.6 50.3 50.9 50.0 51.1 48.8 49.9 Es ist unbestritten, dass der Immissionsgrenzwert in der ersten Nachtstunde von 22-23 Uhr durchgehend überschritten wird. Der Immissionsgrenzwert für den Tag wird hingegen deutlich unterschritten. Die Liegenschaft ist jedoch auch in dieser Zeit nicht frei von Fluglärm. Denn einerseits setzen die regelmässig stattfindenden abendlichen Ostanflüge ab 21 Uhr (werktags) bzw. ab 20 Uhr (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) ein. Der Flugplan weist dabei eine besonders hohe Dichte von bis zu 30 Landungen in der Stunde auf. Andererseits finden auch tagsüber Ostanflüge statt, wenn auch nicht regelmässig (vgl. vorstehend E. 7). Zweifellos erreicht diese Lärmbelastung in Nürensdorf nicht das Mass von anderen Gebieten wie z.B. Kloten. Dies ist jedoch auch nicht erforderlich. Entscheidend ist allein, ob aufgrund der Gegebenheiten des Einzelfalls die Schwelle zur Schwere des Schadens überschritten wird oder nicht.

### **E. 19.3**

Bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin handelt es sich um ein selbst genutztes Einfamilienhaus mit Umschwung in einem ruhigen Wohnquartier. Aufgrund der Wohnnutzung sowie der Art und Lage der Liegenschaft ist zu erwarten, dass die ausgewiesenen Fluglärmimmissionen zu einem nicht unerheblichen Wertverlust führen. Durch die Einführung der Ostanflüge wird die Liegenschaft konstant in der ersten Nachtstunde einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzt. Diese Grenzwertüberschreitung führt zu einer signifikanten Störung der Nachtruhe. Zusätzlich wird infolge der hochfrequentierten Ostanflüge ab 21 resp. 20 Uhr die Erholungszeit in den Abendstunden und insbesondere auch die Nutzung des Gartens zu dieser Zeit beeinträchtigt. Es betrifft hier ein Zeitfenster, das für die Beurteilung der Wohnqualität und damit letztlich auch für den Wert der Liegenschaft doch massgeblich ins Gewicht fällt. Dass diese fluglärmbedingten Nachteile durch die relative Ruhe tagsüber weitgehend aufgewogen würden, ist nicht einsichtig. Aufgrund der konkreten Umstände ist deshalb der Standpunkt der Beschwerdeführerin als überzeugend zu erachten, dass bei ihrer Liegenschaft der eingetretene immissionsbedingte Schaden eine gewisse Höhe erreicht und die Schwelle zur

Entschädigungspflicht überschritten wird. Schliesslich gilt es auch in diesem Zusammenhang die beiden Enteignungstatbestände auseinanderzuhalten: Die Entschädigungsforderung für die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche gegen übermässige Immissionen lässt sich nicht schon deshalb abweisen, als die speziellen, für den direkten Überflug typischen Beeinträchtigungen physischer oder psychischer Art nicht oder nicht in erheblichem Umfang bestehen.

#### **E. 20**

Gestützt auf die vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass die Schwere des Schadens im konkreten Fall bei einem Minderwert der Liegenschaft von 12.2 % in Würdigung der Gesamtumstände zu bejahen ist. Da in Bezug auf das Grundstück selbst unbestrittenermassen die übrigen Voraussetzungen der Vorhersehbarkeit und der Spezialität ebenfalls erfüllt sind, steht der Beschwerdeführerin für die Entwertung des Landanteils eine Entschädigung aus Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche zu. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde ist der angefochtene Schätzungsentscheid daher in diesem Punkt aufzuheben und die Angelegenheit zur Festlegung der Höhe der Entschädigung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Parteientschädigung für das vorinstanzliche Verfahren

#### **E. 21**

Ist der angefochtene Schätzungsentscheid in Gutheissung der Beschwerde aufzuheben und das vorinstanzliche Verfahren wieder aufzunehmen, erübrigt es sich, über den Antrag auf Erhöhung der Parteientschädigung für das Verfahren vor der Vorinstanz zu befinden (vgl. Urteil des BGer 1E.8/2007 vom 28. April 2008 E. 17; Urteil des BVGer A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 24). Der angefochtene Entscheid ist vielmehr auch insoweit aufzuheben, als der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung zugesprochen wird. Die Vorinstanz ist anzuweisen, im Rahmen ihres neuen Entscheids über eine Parteientschädigung für das gesamte vorinstanzliche Verfahren zu befinden. Ausgang des Beschwerdeverfahrens

#### **E. 22**

Als Ergebnis ist zusammenfassend festzuhalten, dass der Beschwerdeführerin kein Entschädigungsanspruch aus direktem Überflug zusteht. Ihre Liegenschaft in Nürens Dorf, die sich innerhalb des 1.25°-Anflugkorridors, aber ausserhalb des 0.5°-Korridor befindet, wird in horizontaler Hinsicht nicht direkt überflogen. Demgegenüber erweist sich die Beschwerde insoweit als begründet, als der Beschwerdeführerin für die Entwertung des Landanteils eine Entschädigung aus Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche zuzusprechen ist. Die strittig gebliebene Voraussetzung der Schwere des Schadens ist im konkreten Fall bei einem Minderwert der Liegenschaft von 12.2 % aufgrund der Gesamtumstände gegeben. Im wiederaufzunehmenden Verfahren wird die Vorinstanz die Höhe der enteignungsrechtlichen Entschädigung festzulegen wie auch über die strittig gebliebene Parteientschädigung an die Beschwerdeführerin zu befinden haben. Der angefochtene Schätzungsentscheid ist daher diesbezüglich aufzuheben und die Sache zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen. Kosten- und Entschädigungsfolgen

#### **E. 23.1**

Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an die Enteigneten, haben die Enteigner zu tragen (Art. 116 Abs. 1 Satz 1 EntG). Werden die Begehren der Enteigneten ganz oder zum grösseren Teil

abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden. Unnötige Kosten trägt in jedem Fall, wer sie verursacht hat (Art. 116 Abs. 1 Satz 2 und 3 EntG). In enteignungsrechtlichen Verfahren ist es zudem üblich, die Kosten eher niedrig zu halten (vgl. statt vieler Urteil des BVGer A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 25 ff. mit Hinweisen). Für ein Abweichen vom Grundsatz, wonach die Enteignerin die aus der Geltendmachung des Enteignungsrechts entstehenden Kosten trägt, sind vorliegend keine Gründe ersichtlich. Die Beschwerdegegnerin als Enteignerin hat sowohl die Verfahrenskosten zu tragen als auch eine Parteientschädigung an die Beschwerdeführerin zu leisten.

### **E. 23.2**

Die Gerichtsgebühr bemisst sich nach Umfang und Schwierigkeit der Streitsache, der Art der Prozessführung und der finanziellen Lage der Parteien (Art. 63 Abs. 4bis VwVG sowie Art. 2 Abs. 1 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]; vgl. zur subsidiären Anwendbarkeit vorstehend E. 1.1). Vorliegend rechtfertigt es sich, die Verfahrenskosten auf Fr. 3'000. festzusetzen und in dieser Höhe der Beschwerdegegnerin aufzuerlegen.

### **E. 23.3**

Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere notwendige Auslagen der Partei (Art. 8 Abs. 1 VGKE). Die anwaltlich vertretene Beschwerdeführerin hat keine Kostennote eingereicht, weshalb die Höhe der Parteientschädigung aufgrund der Akten zu bestimmen ist (Art. 14 Abs. 2 VGKE). In Anbetracht des mutmasslichen Arbeits- und Zeitaufwandes hält das Bundesverwaltungsgericht eine Parteientschädigung von Fr. 6'000. für angemessen, welche ihr durch die Beschwerdegegnerin zu entrichten ist. (Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

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