

BVGer A-4836/2012 vom 13. März 2014

Bundesverwaltungsgericht, 2014-03-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-4836_2012

FR: TAF A-4836/2012 du 13 mars 2014

IT: TAF A-4836/2012 del 13 marzo 2014

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 Beschwerden. 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

Zur Beschwerdeerhebung sind gemäss Art. 78 Abs. 1 EntG in erster Linie die Hauptparteien, d.h. die Inhaber der enteigneten Rechte und die Enteignerin legitimiert. Als Nebenparteien werden die Grundpfandgläubiger, Grundlastberechtigten und Nutzniesser erwähnt; sie sind zur Beschwerde berechtigt, soweit sie infolge des Entscheids der Schätzungskommission zu Verlust gekommen sind. Im Übrigen gelten die allgemeinen Voraussetzungen gemäss Art. 48 Abs. 1 VwVG, wonach zur Beschwerde berechtigt ist, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat.

E. 1.3

Betreffend die Beschwerdeführenden 2 ist Folgendes festzuhalten: Die Erbengemeinschaft als solche bildet eine Gesamthandschaft ohne eigene Rechtspersönlichkeit; berechtigt und verpflichtet sind die einzelnen Erben (vgl. Art. 652 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 [ZGB, SR 210] i.V.m. Art. 602 ZGB und Peter C. Schaufelberger/Katrin Keller Lüscher in : Honsell/Vogt/Geiser [Hrsg.], Basler Kommentar zum Zivilgesetzbuch II, Art. 457-977 ZGB, Art. 1-61 SchlT ZGB, 4. Aufl. Basel 2011, Art. 602 Rz. 9 ff.). Als Beschwerdeführende müssten demnach die einzelnen, parteifähigen Erben auftreten und dementsprechend im Rubrum aufgeführt werden. Da die fragliche Liegenschaft jedoch exakt bestimmbar ist und sich anhand des bei den Akten liegenden Grundbuchsatzugs vom 27. April 2004 eruieren lässt, welches die einzelnen Mitglieder der Erbengemeinschaft sind, kann von einer vertieften Prüfung der Beschwerdelegitimation abgesehen werden (vgl. in diesem Zusammenhang auch Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-2434/2013 und A-2064/2013 je vom 9. Dezember 2013 E. 1.2 betreffend Berichtigung der Parteibezeichnung).

E. 1.4

Auf die frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden ist somit vollumfänglich einzutreten.

E. 2

Vertieft zu prüfen ist die Zulässigkeit der Anschlussbeschwerde der Enteignerin vom 3. Oktober 2012.

E. 2.1

Gemäss Art. 78 Abs. 2 EntG kann die Gegenpartei innert zehn Tagen nach Empfang der Mitteilung von der Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht den Anschluss erklären und dabei selbständige Anträge stellen. Diese Anschlussbeschwerde ist der zivilprozessualen Anschlussberufung nachgebildet. Sie ermöglicht es derjenigen Partei, die selber keine Beschwerde erhoben hat, sich den Anträgen des Hauptbeschwerdeführers nicht nur zu widersetzen, sondern eine Abänderung des angefochtenen Entscheids zu ihren Gunsten zu beantragen (vgl. dazu Heinz Hess / Heinrich Weibel, Das Enteignungsrecht des Bundes, Band I, Bern 1986, Art. 78 Rz. 6 und Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-8536/2010 vom 14. November 2013 E. 1.5 mit Hinweisen).

E. 2.2

Die Enteignerin beantragt in ihrer Anschlussbeschwerde, Dispositiv-Ziffer 3 des angefochtenen Entscheids vom 25. Juni 2012 sei aufzuheben und die darin zugesprochenen Parteientschädigungen für das vorinstanzliche Verfahren seien angemessen zu reduzieren. In ihren Hauptbeschwerden beanstanden die Enteigneten allesamt die vorinstanzliche Abweisung ihrer Enteignungsentschädigungsbegehren. Einzig die Enteigneten 3 bis 6 machen zusätzlich geltend, die zugesprochene Parteientschädigung sei zu tief ausgefallen und beantragen die Festsetzung einer angemessenen Parteientschädigung für das vorinstanzliche Verfahren. Es stellt sich daher die Frage, ob die Anschlussbeschwerde betreffend die Höhe der zugesprochenen Parteientschädigung auch in Bezug auf die Enteigneten 1 und 2, welche nur die Abweisung ihrer Enteignungsentschädigungsbegehren beanstanden, zulässig ist.

E. 2.3

Solange noch das Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 16. Dezember 1943 (BS 3 531 mit diversen Änderungen) in Kraft war, d.h. bis zum 31. Dezember 2006, waren Entscheide in Zivilsachen grundsätzlich mit "Berufung" beim Bundesgericht anzufechten, wobei der Berufungsbeklagte den Anschluss erklären konnte. Diese Anschlussberufung war nicht auf die vom Hauptberufungskläger angefochtenen Punkte beschränkt, sondern konnte sich gegen den ganzen angefochtenen Entscheid richten, soweit der Anschlussberufungskläger durch diesen beschwert war (vgl. Jean-François Poudret, Commentaire de la loi fédérale d'organisation judiciaire, Volume II, Bern 1990, Art. 59/61 Ziff. 2.3). Was nun die enteignungsrechtliche Anschlussbeschwerde betrifft, weicht das Bundesgericht (nur) in einem Fall von dieser Betrachtungsweise ab, und zwar, wenn der Entscheid der Schätzungskommission mehrere Grundstücke des gleichen Enteigneten betrifft, die keine wirtschaftliche Einheit bilden: Bezieht sich hier die Hauptbeschwerde nur auf die für ein bestimmtes Grundstück zugesprochene Entschädigung, so kann der Beschwerdegegner mit der Anschlussbeschwerde nicht auch noch die Überprüfung der für die anderen Grundstücke zugesprochenen Entschädigung verlangen (vgl. BGE 97 I 766 E.

4). Hess und Weibel leiten aus dieser bundesgerichtlichen Rechtsprechung ab, die Anschlussbeschwerde beschränke sich "auf den Gegenstand der Hauptbeschwerde" (vgl. Hess/Weibel, a.a.O., Art. 78 Rz. 9).

E. 2.4

Soweit ersichtlich hat sich das Bundesgericht nie im Speziellen mit der Frage befasst, wie hinsichtlich der Anfechtung der Parteischädigung zu verfahren ist, die eine Enteignerin einem Enteigneten zu leisten hat. Richtet sich die Hauptbeschwerde bloss gegen die Höhe der Parteientschädigung, ist es der Gegenpartei nicht zuzugestehen, in ihrer Anschlussbeschwerde zusätzlich die eigentliche Enteignungsentschädigung anzufechten. Es kann nicht angehen, den Verfahrensgegenstand auf eine Enteignungsentschädigung zu erweitern, die von der hauptbeschwerdeführenden Partei gar nicht beanstandet wurde (vgl. in diesem Sinn auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-8536/2010 vom 14. November 2013 E. 7.1.5, wo vom Hauptbeschwerdeführenden lediglich die Verzinsung der Entschädigungssumme beanstandet wurde, während die Gegenpartei in der Folge unzulässigerweise eine Erhöhung der vorinstanzlich zugesprochenen Entschädigung verlangte). Falls sich die Hauptbeschwerde jedoch gegen die Enteignungsentschädigung richtet, ist es der Gegenpartei zuzugestehen, in ihrer Anschlussbeschwerde zudem die Höhe der Parteientschädigung anzufechten. Denn grundsätzlich soll sich die Anschlussbeschwerde gegen den ganzen angefochtenen Entscheid richten können. Die Höhe der Parteientschädigung - als Punkt, der in der Regel von vergleichsweise untergeordneter Bedeutung ist - muss daher ebenfalls angefochten werden können. Die Anschlussbeschwerde der Enteignerin betreffend die Höhe der vorinstanzlichen Parteientschädigungen ist demnach auch bezüglich der Enteigneten 1 und 2 zulässig, weshalb auf sie einzutreten ist.

E. 3

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen - einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens - sowie auf Angemessenheit hin (vgl. Art. 49 VwVG).

E. 4

Die Enteigneten 1 und 2 stellen den prozessualen Antrag, die Enteignerin habe sämtliche internen und externen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abwehr der Entschädigungsforderungen der Enteigneten offenzulegen. Im vorliegenden Verfahren ist im Rahmen der Anschlussbeschwerde zu prüfen, ob die von der Vorinstanz festgesetzte Parteientschädigung angemessen ist (vgl. dazu hinten E. 9). Das Innenverhältnis zwischen Rechtsvertretung und Klientschaft wird dadurch nicht tangiert; es geht also nicht um die Frage, ob das von der Rechtsvertretung gegenüber ihrer Mandantschaft verlangte Honorar angemessen ist, sondern einzig um das Verhältnis zwischen den Parteien (Enteignerin-Enteignete; vgl. Art. 115 Abs. 1 EntG) bzw. die zwischen ihnen geschuldete Parteientschädigung. Mit dem von den Enteigneten 1 und 2 gestellten Editionsbegehren könnte nur der Beweis erbracht werden, welche Leistungen und Stundenansätze die Rechtsvertretung der Enteignerin in Rechnung gestellt hat. Da sich aus diesen, die Enteignerin betreffenden Tatsachen nichts in Bezug auf die Angemessenheit der Parteientschädigung der Enteigneten 1 und 2 ableiten liesse - zumal die Angemessenheit auf der Grundlage des effektiv getätigten Aufwandes sowie des in Rechnung gestellten

Stundenansatzes zu beurteilen ist und deshalb von der jeweiligen Kostennote auszugehen ist - betrifft der Beweisanspruch der Enteigneten 1 und 2 keine entscheidungswesentliche Tatsache. Folglich kann - im Sinne einer antizipierten Beweiswürdigung - von einer Beweisabnahme abgesehen werden und das Editionsbegehren ist abzuweisen. Im Übrigen kann bei diesem Resultat offen bleiben, ob ein Editionsbegehren überhaupt auf den Grundsatz eines gerechten Verfahrens oder das Prinzip der Waffengleichheit gemäss Art. 29 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) abgestützt werden kann (vgl. zum Ganzen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 3.4).

E. 5

Im Zusammenhang mit den Immissionen, die durch den Betrieb der Landesflughäfen verursacht werden, unterscheidet das Bundesgericht zwischen Grundstücken, die in geringer Höhe von Flugzeugen überflogen werden (direkter Überflug, auch "Überflug *stricto sensu*" bzw. "eigentlicher Überflug") und Grundstücken, die sich ebenfalls in der Nachbarschaft des Flughafens befinden, aber nicht unmittelbar in der An- oder Abflugschneise und somit nicht direkt überflogen werden. Gestützt auf Art. 641 Abs. 2 ZGB i.V.m. Art. 667 Abs. 1 ZGB muss es ein Grundeigentümer - aus privatrechtlicher Sicht - nicht dulden, dass durch direkte Überflüge in den Luftraum seines Grundstücks eingegriffen wird. Weiter stehen den Grundeigentümern unabhängig von einem direkten Überflug an sich die nachbarlichen Abwehrrechte gegen übermässige Immissionen nach Art. 679 Abs. 1 ZGB i.V.m. Art. 684 Abs. 2 ZGB zu. Die Abwehrrechte des Privatrechts sowohl gegen direkten Überflug als auch gegen übermässige Immissionen kommen indessen nicht mehr zum Tragen, wenn die Einwirkungen vom bestimmungsgemässen Gebrauch eines öffentlichen Flugplatzes herrühren. An die Stelle der privatrechtlichen Klagen tritt in diesem Fall der Anspruch auf Enteignungsentschädigung (vgl. zum Ganzen BGE 129 II 72 [=Pra. 2003 Nr. 137] E. 2.2 bis 2.4 mit Hinweisen). In einem ersten Schritt ist vorliegend zu prüfen, ob den Enteigneten ein Entschädigungsanspruch gestützt auf Abwehrrechte gegen einen direkten Überflug zusteht. Falls dies zu verneinen ist, ist in einem weiteren Schritt der Entschädigungsanspruch für die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte zu prüfen. Ausserdem machen die Enteigneten 3 bis 6 Schallschutzmassnahmen bzw. Kostenersatz geltend.

E. 6.1

Nachbarliche Abwehrrechte nach Art. 684 Abs. 2 ZGB richten sich gegen schädliche Einwirkungen, die sich nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch nicht rechtfertigen lassen. Es handelt sich dabei um Immissionen, d.h. um mittelbare Folgen der Ausübung des Eigentums am Flughafengrundstück auf die benachbarten Grundstücke (vgl. dazu nachfolgend E. 7). Ein enteignungsrechtlich relevanter "eigentlicher Überflug" liegt dagegen vor, wenn durch den Flugbetrieb bzw. durch derart tief fliegende Flugzeuge direkt über dem Grundstück der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum von aussen unmittelbar verletzt wird. Zwar berücksichtigt die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum direkten Überflug, dass Grundstücke, die direkt und in geringer Höhe überflogen werden, neben Lärmimmissionen auch physischen Einwirkungen (Luftturbulenzen, herabfallende Flugzeugteile oder Eisbrocken) ausgesetzt sein können. Diese Gefahr genügt jedoch für sich alleine nicht, um eine Enteignungsentschädigung aufgrund eines direkten Überflugs beanspruchen zu können. Vor-aussetzung ist vielmehr, dass das dem Grundeigentümer in Art. 667 Abs. 1

ZGB zugestandene Interesse an der Freihaltung des Luftraums verletzt wird. Dies setzt voraus, dass die Flugzeuge ganz oder teilweise (etwa mit einem Flügel) tatsächlich in die Luftsäule über dem fraglichen Grundstück eindringen und dies in einer derart geringen Höhe, dass seine schutzwürdigen Interessen an der ungestörten Nutzung seines Eigentums betroffen werden. Zudem wird eine gewisse Regelmässigkeit solchen Eindringens verlangt. Nur vereinzelte Überflüge lassen keinen enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruch entstehen. Charakteristisch für diesen Tatbestand ist die besondere Intensität des Eigentumseingriffs infolge "direkter Überflüge". Voraussetzung für die Verletzung des dem Grundeigentum zuzurechnenden Luftraums ist wie erwähnt, dass ein Grundstück regelmässig durch besonders tief fliegende Flugzeuge überflogen wird; dies bewirkt eine formelle Enteignung von Abwehrrechten. Geht es um ein direktes Eindringen in das Grundeigentum und nicht um eine im Sinne von Art. 684 ZGB mit übermässigen Einwirkungen verbundene Nutzung eines Nachbargrundstücks, so spielen die in der Rechtsprechung für letzteren Fall aufgestellten, restriktiven Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit und der Spezialität der Immissionen sowie der Schwere des Schadens keine Rolle (Urteile des Bundesgerichts 1C_284/2009 vom 8. Juni 2010 E. 12.2 mit Hinweisen = BGE 136 II 263, nicht publ. Erwägung, 1E.12/2007 vom 28. April 2008 E. 4.1 f. und 1E.20/2007 vom 28. April 2008 E. 7.2 betreffend Regelmässigkeit; BGE 129 II 72 E. 2.3; Roland Gfeller, Immissions- und Überflugsenteignungen am Beispiel des Flughafens Zürich, Diss. Zürich/Basel/Genf 2006, S. 69 mit Hinweisen und vgl. Kaspar Plüss, Enteignungsrechtliche Tatbestände und Entschädigungskriterien - Analyse der Rechtsprechung und Kritik in Bezug auf verkehrslärmbedingte Eigentumseingriffe, in ZBl 110/2009 S. 534 mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung).

E. 6.2.1

Die Enteignerin stellt sich bezüglich Festlegung des relevanten Überflugsektors auf den Standpunkt, ab einer Distanz von 2.5 m ab Pistenende gelte nicht mehr - wie die Enteigneten beantragen - ein Toleranzwinkel von 1.25°, sondern bloss ein solcher von 0.5°. Die Grundstücke der Enteigneten würden nur teilweise im anerkannten Sektor liegen. Die Vorinstanz führt mit Bezug auf die Liegenschaften der Enteigneten Folgendes aus: Diejenigen der Enteigneten 1, 3 und 4 befänden sich unbestrittenermassen vollständig innerhalb des 0.5°-Sektors, diejenige der Enteigneten 2 teilweise innerhalb des 0.5°-Sektors sowie vollständig im 1.25°-Sektor. Die Liegenschaft des Enteigneten 5 liege ausserhalb des 0.5°-Korridors, jedoch innerhalb des 1.25°-Korridors. Betreffend die Liegenschaft der Enteigneten 6 hält sie fest, dass sich nur eine kleine Ecke des Gartens noch innerhalb des 1.25°-Sektors befinde, während das Gebäude selbst klar ausserhalb des 1.25°-Korridors liege.

E. 6.2.2

Ein direkter Überflug liegt wie erwähnt vor, wenn die Flugzeuge tatsächlich in die Luftsäule über dem Grundstück eindringen und die weiteren Bedingungen (geringe Überflughöhe, Regelmässigkeit) erfüllt sind (vgl. dazu BGE 134 II 49 E. 5 [vor E. 5.1] mit Hinweisen und vorne E. 6.1). Das Bundesgericht hat sich bereits dazu geäussert, wie ein solcher Korridor im Fall von Instrumentenregelflügen festzulegen ist. Es hat dabei auch auf seine Rechtsprechung verwiesen, wonach die Entschädigung für direkten Überflug in gewisser Hinsicht mit einer Entschädigung für die zwangsweise Errichtung einer Dienstbarkeit (Überflugservitut) gleichgesetzt werden kann. Wie das Bundesgericht festgehalten hat, kann die entsprechende "Dienstbarkeit" klar auf den (als Korridor

festgelegten) verhältnismässig schmalen Streifen Land beschränkt werden (vgl. BGE 131 II 137 E. 3.1.1 und 3.1.3). Grundsätzlich kann der Grundeigentümer eine Entschädigung für direkten Überflug fordern, sobald ein Teil der betroffenen Parzelle innerhalb des Überflugkorridors liegt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_284/2009 vom 8. Juni 2010 E. 12.2 mit Hinweis). Dies aber nur, sofern die übrigen kumulativen Voraussetzungen gegeben sind, was vorliegend - wie nachfolgend aufgezeigt wird - jedoch nicht der Fall ist. Demnach kann auf konkrete Ausführungen bezüglich des massgeblichen Anflugkorridors/Überflugsektors verzichtet werden.

E. 6.3.1

Zur Bejahung der gemäss Rechtsprechung geforderten Regelmässigkeit der Überflüge genügt die Tatsache, dass grundsätzlich täglich mehrere direkte Überflüge erfolgen. Dass die Überflüge während des ganzen Tages andauern, wird nicht verlangt. Wohl sind die Überflüge hier zeitlich eingeschränkt, doch fallen sie gerade in die frühen Morgenstunden, in denen das Bedürfnis nach Ruhe besonders ausgeprägt ist (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1E.12/2007 E. 5.2 und 1.E.20/2007 E. 7.2, beide vom 28. April 2008). Dass die Voraussetzung der Regelmässigkeit gegeben ist, wird denn auch von keiner Partei bestritten.

E. 6.3.2

Strittig ist hingegen die Voraussetzung der geringen Überflughöhe: Konkret geht die Vorinstanz bei den Liegenschaften der Enteigneten von Überflughöhen zwischen 348 und 366 m aus, wobei sie auf die Höhe des ILS (Instrumentenlandesystem)-Leitstrahls abstellt.

E. 6.3.2.1

Die Enteigneten 1 und 2 monieren, genauso wenig, wie in der Horizontalen alleine auf die Centerline abgestellt werden könne, sondern mit dem Überflugsektor der seitlichen Streuung Rechnung getragen werde, sei es in der Vertikalen sachgerecht, auf die ILS-Ebene abzustellen. Ohne Berücksichtigung der vertikalen Streuung würden die Liegenschaften der Enteigneten in einer Höhe von rund 350 m überflogen. Würde die vertikale Streuung hingegen in die Berechnungen einbezogen, ergäbe sich eine Überflughöhe ab 320 m bzw. sei bei einem Abstand von über 8.5 km vom Pistenrand von einer lateralen Streuung von mindestens 15 m nach oben und unten auszugehen. Die Enteigneten 3 bis 6 fügen an, es sei durchaus möglich, dass bei Wetterlagen mit wenig Wind die ideale Flugspur abgeflogen werde. Bei böigen Windverhältnissen oder mittelstarken bis starken Windlagen könne der Autopilot hingegen die Schwankungen nicht mehr vollständig ausgleichen und es komme zu grösseren lateralen Abweichungen vom Leitstrahl. Indem die Vorinstanz es unterlassen habe, dem Ausmass der vertikalen Streuung nachzugehen, habe sie zulasten der Enteigneten den Sachverhalt unvollständig abgeklärt.

E. 6.3.2.2

Die Enteignerin hält dem entgegen, die ankommenden Flugzeuge würden in aller Regel auf dem ILS-Leitstrahl anfliegen, was schon aus sicherheitstechnischen Gründen nötig sei. Bei den Fluggesellschaften führe bereits eine horizontale Abweichung vom Leitstrahl von 0.5° zu einem Abbruch des Landanflugs mittels Durchstart. In vertikaler Hinsicht kämen vom Leitstrahl aus betrachtet nach unten Abweichungen von bis zu 10 m vor, nach oben von 10 bis 20 m, wobei letztgenannte Fälle die Grundeigentümer ohnehin besser stellen würden. Der grösste Teil der Flugzeuge fliege über Gockhausen noch im Autopilot, welcher das Flugzeug auf dem Leitstrahl halte und grössere Abweichungen nach unten ohnehin sofort

und automatisch korrigieren würde. Die Vorinstanz habe zu Recht festgehalten, dass vereinzelt Abweichungen in der Grössenordnung von 35 m am Ergebnis nichts änderten, wobei solch grosse Abweichungen nicht realistisch seien.

E. 6.3.2.3

Bei Überflügen im Rahmen von Starts ist die Streuung grösser als bei Landungen auf dem ILS-Leitstrahl (vgl. auch Gfeller, a.a.O., S. 78). So hält das Bundesgericht fest, dass es bei enteignungsrechtlichen Verfahren im Unterschied zu zivilrechtlichen Verfahren gerechtfertigt sei, den Überflug im Rahmen von Starts zum einen und von Landungen zum anderen unterschiedlich zu behandeln. Dies, da sich sowohl die horizontale als auch die vertikale Abweichung bei Landungen und Starts wesentlich unterscheiden würden. In der Endphase der Landung von Instrumentalflügen würden die Flugzeuge quasi auf dem ILS-Leitstrahl platziert. Der überflogene Luftraum, in welchem sich die Flugbewegungen konzentrieren, könne daher klar begrenzt werden (BGE 131 II 137 E. 3.1.3, E. 3.2.1. und E. 3.2.3). Die von der Enteignerin im vorinstanzlichen Verfahren eingereichte Dokumentation zum ILS-Leitstrahl (act. 9.1) zeigt im Einklang mit der vorgenannten bundesgerichtlichen Feststellung, dass horizontale Abweichungen nur vereinzelt vorkommen und vernachlässigbar gering sind. Die Landungen auf dem ILS-Leitstrahl erfolgen ziemlich genau. Die Enteigneten zweifeln die Plausibilität und Repräsentativität der von der Enteignerin mit der Beschwerdeantwort eingereichten Unterlagen an; die Enteigneten 1 und 2 beantragen gar, diese Beilagen seien aus dem Recht zu weisen. Da im Beschwerdeverfahren vor Bundesverwaltungsgericht der Sachverhalt zum Zeitpunkt des Urteils massgeblich ist, dürfen im Rahmen des Streitgegenstands bisher noch nicht gewürdigte neue Beweismittel vorgelegt werden (André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. Basel 2013, Rz. 2.204 mit Hinweisen). Demnach sind die eingereichten Unterlagen nicht aus dem Recht zu weisen. Die Enteignerin erklärt, die GPS (Global Positioning System)-Aufzeichnungen seien nicht - wie von den Enteigneten vermutet - vorwiegend bei ruhigen Wetterlagen gemacht worden. Die entsprechenden Flugzeuge seien ebenso wenig von speziell geschultem Personal geflogen worden. Die Daten würden von verschiedenen Fluggesellschaften stammen und seien bei normalen Anflügen an durchschnittlichen, nicht speziell ausgewählten Tagen erhoben worden und daher repräsentativ. Es könnten bei Bedarf Berichte bei den betroffenen Fluggesellschaften eingeholt werden. Die Enteigneten 1 und 2 behaupten, die vertikale Streuung sei nur unwesentlich kleiner als die laterale Streuung von rund 60 m. Die diesbezüglich eingereichten Radardaten betreffen jedoch zum einen nicht die Süd-, sondern die Ostanflüge und zeigen zum anderen die Streuung für Anflüge im Sommer 2003, welche im Unterschied zu vorliegenden Landungen noch ohne ILS-Leitstrahlssystem erfolgten. Sie sind daher bezüglich der vertikalen Abweichung im vorliegenden Fall nicht aussagekräftig. Sie zeigen hingegen, dass bei den Ostanflügen bereits damals nur vereinzelt Abweichungen nach unten vorkamen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch im Rahmen der Südanflüge vereinzelt tiefere Überflüge stattfinden. Da jedoch gestützt auf die zitierte bundesgerichtliche Rechtsprechung und die vorgenannten Ausführungen davon ausgegangen werden kann, dass es sich dabei um gelegentliche Einzelfälle handelt, bei welchen es bereits am Kriterium der Regelmässigkeit des Überflugs fehlt, durfte die Vorinstanz zu Recht darauf verzichten, weitere Abklärungen vorzunehmen. Die ihrem Entscheid gestützt auf die ILS-Ebene zugrunde gelegten Überflughöhen sind daher nicht zu beanstanden.

E. 6.4.1

Die Vorinstanz führt im angefochtenen Entscheid aus, bereits die Höhe des Überflugs von ca. 350 m erscheine im Licht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu den Voraussetzungen des direkten Überflugs als sehr hoch. Diese Einschätzung habe sich anlässlich der durchgeführten Augenscheine bestätigt: Alle bundesgerichtlichen Kriterien zur Bejahung eines direkten Überflugs seien als mässig bis gering bzw. nicht vorhanden eingestuft worden. Die Flugzeuge seien zwar deutlich sichtbar, es sei jedoch trotz deren Grösse nicht der bedrohliche Eindruck eines Eindringens in den dem Grundstück zuzurechnenden Luftraum entstanden. Es hätten sich weder im Freien noch innerhalb der Räumlichkeiten bei geöffnetem Fenster - abgesehen von mässigem Lärm - störende Immissionen feststellen lassen. Insbesondere seien keine Kerosindämpfe, Randwirbelschleppen oder Erschütterungen bemerkt worden und die Lichtimmissionen seien im Innern trotz herrschender Dunkelheit nur sehr marginal bis gar nicht wahrnehmbar gewesen. Lärm sei zwar eine der möglichen Auswirkungen eines direkten Überflugs und demnach in die Beurteilung des Einzelfalls einzubeziehen, sofern die Voraussetzungen für das Vorliegen eines Überflugs *stricto sensu* bejaht würden. Selbst ohrenbetäubender Lärm könne für sich allein jedoch nicht genügen, um das Vorliegen eines direkten Überflugs zu bejahen. Auch die Tatsache, dass sich die strittigen Überflüge vorwiegend auf die frühen Morgenstunden konzentrierten, welche grundsätzlich im Hinblick auf allfällige Aufwachreaktionen als sensibel zu betrachten seien, sei mit Bezug auf die Frage des eigentlichen Überflugs, d.h. des effektiven Eindringens in den geschützten Luftraum über einem privaten Grundstück, nicht von zusätzlicher Relevanz. Die Lärmimmissionen seien bei Bejahung eines Überflugs *stricto sensu* im Rahmen der Entschädigung zu berücksichtigen. Die Vorinstanz zieht nebst der soeben zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung die Regelung von Art. 49 Abs. 1 Bst. b der Verordnung des UVEK vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR, SR 748.121.11) als Anhaltspunkt herbei und verneint in der Folge das Vorliegen eines direkten Überflugs in einer Höhe von rund 350 m. Der morgendliche Lärm sei damit nur noch unter den Voraussetzungen einer Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte zu prüfen.

E. 6.4.2.1

Die Enteigneten stellen sich auf den Standpunkt, die zweistufige vorinstanzliche Betrachtungsweise, wonach klar zwischen dem Eindringen in den Luftraum und dem Lärm als mittelbare Folge zu unterscheiden sei, lasse sich mit Art. 667 Abs. 1 ZGB und der bundesgerichtlichen Praxis nicht vereinbaren. Entscheidend für das Vorliegen eines Überflugs *stricto sensu* sei, dass die regelmässigen und senkrechten Überflüge in einer derart geringen Höhe erfolgten, dass sie die schutzwürdigen Interessen des Eigentümers an der ungestörten Nutzung seines Eigentums betreffen würden. Die kritische Höhe richte sich deshalb nach dem unter den konkreten Umständen zu ermittelnden, berechtigten Interesse des betroffenen Eigentümers, störende oder beeinträchtigende Einwirkungen Dritter abzuwehren. Es seien dabei alle physischen und psychischen Immissionen gesamthaft und bezüglich der Nutzung und Lage des Grundstücks zu würdigen. Dabei spielten neben Licht- und Geruchs- auch Lärmimmissionen eine grosse Rolle, da in den frühen Morgenstunden Schlaf und Ruhe als schutzwürdige Interessen in den Vordergrund träten. Die Grundeigentümer hätten zweifellos ein schutzwürdiges Interesse daran, die Überflüge, welche zu unzumutbaren bzw. gesundheitsgefährdenden Aufwachreaktionen führten, abzuwehren. Die Enteigneten 3 bis 6 führen weiter aus, aufgrund der bundesgerichtlichen

Praxis sei klar, dass von Grossraumflugzeugen genutzte Anflugschneisen bis in weitaus grössere Höhen eine enteignungsrechtliche Entschädigungspflicht auslösten, als dies bei Kleinflugzeugen der Fall sei. Interkontinentalflugzeuge seien nicht nur besonders laut, sondern bewirkten wegen ihres grossen Volumens und der grossen Flügelspannweite bei den Anwohnern eine grössere unterbewusste Angstreaktion als kleinere Flugzeuge. Die Interessensphäre des Grundeigentümers stehe auch in Abhängigkeit zur Art und Intensität der Beeinträchtigung. Das Bundesgericht messe in diesem Zusammenhang auch der psychologischen Wirkung von direkten Überflügen besondere Bedeutung zu, d.h. der Bedrohlichkeit der Überflugsituation.

E. 6.4.2.2

Alle Enteigneten rügen in diesem Zusammenhang auch die mangelhafte bzw. willkürliche Beurteilung der Vorinstanz: Die anlässlich der Augenscheine, welche ohnehin nur einen einmaligen, nicht repräsentativen Eindruck ergeben hätten, für einen Gesamtüberblick verwendeten Kriterienblätter würden die vom Bundesgericht für massgeblich beurteilten Kriterien nur teilweise abdecken und seien im vorliegenden Fall ungenügend, da sie zur Beurteilung der über den Lärmschaden hinausgehenden Wertminderung beim Überflug entwickelt worden seien und nicht zur Beurteilung des schutzwürdigen Interesses an der Abwehr der Überflüge. Namentlich unberücksichtigt geblieben sei die Lärmbelastung, welche zweifellos auch zu den Auswirkungen des Überflugs zähle und vorliegend von grosser Relevanz sei. Die besondere Lärmart und Tonalität seien keine Gradmesser der Lautstärke (Lärmquantität), sondern der Lärmqualität. Hingegen spielten Kriterien wie die wahrgenommene Tiefe des Direktüberflugs, das Erscheinungsbild bzw. die Bedrohlichkeit der Flugzeuge vom Boden aus in der ersten Morgenstunde von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr kaum eine Rolle, da zu dieser Zeit die Mehrheit der Bevölkerung noch schlafe. Im Übrigen sei die vorinstanzliche Beurteilung der Flugzeuggrösse falsch bzw. stehe im Widerspruch zu den tatsächlichen Verhältnissen: In der ersten halben Betriebsstunde seien überwiegend -nämlich zu 90 % - Grossflugzeuge mit einer Flügelspannweite ab 60 m gelandet, so dass die Wertung "sehr stark" anstelle von "mässig" wie in Kloten, wo regelmässig nur kleinere und mittlere Verkehrsflugzeuge mit einer Flügelspannweite bis ca. 40 m landen würden, hätte ausfallen müssen. Zweifelhaft sei auch die Würdigung des Erscheinungsbilds der Flugzeuge vom Boden aus. Die vorinstanzlichen Augenscheine hätten im Winter bei Dunkelheit stattgefunden, so dass nur die Positionslichter und die nach vorne gerichteten Landescheinwerfer deutlich sichtbar gewesen seien, nicht jedoch die Flugzeugsilhouette. Da die Flugzeuge entgegen den Behauptungen der Vorinstanz demnach gar nicht deutlich wahrnehmbar bzw. sichtbar gewesen seien, sei eine seriöse und objektive Beurteilung des Erscheinungsbildes der Flugzeuge sowie deren Eindringen in den Luftraum nicht möglich gewesen. Die Enteigneten 3 bis 6 fügen an, es wären ohnehin mehrere Augenscheine bei unterschiedlichen meteorologischen Verhältnissen zu unterschiedlichen Jahreszeiten erforderlich gewesen. Die Vorinstanz habe die Augenscheine im Spätherbst durchgeführt, wenn im Vergleich zu den verkehrsintensiveren Sommermonaten weniger Flüge abgewickelt würden und es auch nicht üblich sei, das Fenster in der Nacht mindestens spaltbreit offen zu lassen. Je nach Wetterlage sei die Störwirkung der Überflüge unterschiedlich; so träten Pfeifgeräusche nur bei bestimmten meteorologischen Verhältnissen auf. Mit Bezug auf den von der Vorinstanz als Anhaltspunkt herangezogenen Art. 49 Abs. 1 Bst. b VVR halten die Enteigneten 3 bis 6 fest, das Bundesgericht verlange die Beurteilung der Voraussetzungen für eine Entschädigung aufgrund der Enteignung von Abwehrrechten gegen einen direkten Überflug in jedem Einzelfall und wolle diese eben

gerade nicht abstrakt festlegen.

E. 6.4.3

Die Enteignerin hält dem entgegen, die Augenscheine hätten an verschiedenen Daten stattgefunden und die Vorinstanz hätte so eine allfällig vorhandene, unterschiedliche Belastungssituation je nach Wetterlage sehr wohl wahrnehmen können. Auf die subjektiven Angaben der jeweiligen Enteigneten könne sicherlich nicht abgestellt werden. Es treffe nicht zu, dass das Winterhalbjahr weniger verkehrsintensiv als das Sommerhalbjahr sei. Zudem habe das Bundesverwaltungsgericht im Sommer bei prächtigem, windstillen Wetter Augenscheine durchgeführt, so dass eine allfällige Mangelhaftigkeit der vorinstanzlichen Augenscheine ohnehin geheilt wäre. Die Vorinstanz habe sich an der bisherigen bundesgerichtlichen Praxis betreffend die Überflughöhe orientiert und die Kriterienblätter primär zur Überprüfung ihrer bereits vorgenommenen Beurteilung verwendet. Gestützt auf die anlässlich der Augenscheine gewonnenen Erkenntnisse habe sich die vorgenommene Beurteilung bestätigt. Die Frage, ob ein Direktüberflug vorliege, müsse von derjenigen nach der gegebenenfalls zu bezahlenden Entschädigung strikt getrennt werden. Im Rahmen Ersterer sei zu untersuchen, ob eine Liegenschaft innerhalb des Anflugkorridors liege, sowie ob sie ausreichend tief und regelmässig überflogen werde. Die Lärmbelastung und der Zeitpunkt der Überflüge seien dabei unbeachtlich, zumal sich die Lärmbelastung bei benachbarten Liegenschaften, welche nicht direkt überflogen würden, genau gleich auswirke. Diese Faktoren kämen erst im Rahmen der Entschädigungsbemessung zum Tragen. Das zeige sich am Beispiel eines Überflugs mit einem Segelflugzeug, wo der Lärm naturgemäss keine Rolle spiele und dennoch ein Überflug *stricto sensu* vorliegen könne. Im Übrigen würde auch eine Berücksichtigung des Fluglärms nichts daran ändern, dass Überflüge auf einer Höhe von rund 350 m weit davon entfernt seien, die Grenze des noch zu interessierenden Luftraums zu tangieren. Zunächst mehr oder weniger abstrakt eine Überflughöhe zu definieren, entspreche der bundesgerichtlichen Praxis.

E. 6.5

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, lässt sich gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht in allgemein gültiger Weise festlegen, sondern bestimmt sich von Fall zu Fall nach den konkreten Umständen und dem schutzwürdigen Interesse des Eigentümers, diesen Raum selbst zu nutzen oder zu beherrschen und das Eindringen anderer abzuwehren. Das Bundesgericht hat es daher stets abgelehnt, generell zu bestimmen, auf welcher Höhe ein Flugzeug in die Interessenssphäre der Grundeigentümer und damit in das Grundeigentum selbst eindringt. Dies hänge von der Nutzung und Lage der konkret betroffenen Liegenschaft, aber auch von der Art und Grösse der Flugzeuge und den entsprechenden Auswirkungen des Überflugs ab (vgl. statt vieler BGE 134 II 49 E. 5.3 mit Hinweisen). Indessen lässt sich aufgrund der bereits ergangenen Entscheide die kritische Höhe des Überflugs über Wohngebieten etwas eingrenzen: Überflüge sind bei landenden Grossraumflugzeugen bejaht worden, die Wohnliegenschaften in der Höhe von knapp 150 m oder darunter überqueren. Dagegen stellte das Bundesgericht fest, dass Überflüge solcher Maschinen in der Höhe von mindestens 400 m das Grundeigentum nicht verletzen würden; ebenso wenig vereinzelte Flüge kleinerer Maschinen in der Höhe von ca. 220 bis 250 m (Urteile des Bundesgerichts 1E.12/2007 und 1E.20/2007 je vom 28. April 2008 E. 4.3 mit Hinweisen und E. 7

[1.E.20/2007], BGE 131 II 137 E. 3.1.2 und E. 3.2.2; BGE 134 II 49 E. 5.3 und BGE 122 II 349 E. 4a/cc). Wie sich aus dem Folgenden ergibt, besteht hier kein Anlass, weitere Abgrenzungen zu treffen.

E. 6.5.1

Das Bundesgericht hat festgehalten, direkt überflogene Grundstücke und nicht direkt überflogene Grundstücke würden in unterschiedlicher Weise beeinträchtigt: In beiden Fällen sei die Liegenschaft dem Lärm des Luftverkehrs ausgesetzt, aber wenn sie zudem direkt überflogen werde, unterliege sie noch weiteren Immissionen oder unerwünschten Wirkungen (BGE 129 II 72 E. 2.2). Dabei verwies es auf die früheren Entscheide "Jeanneret" und "Tranchet": Im Entscheid "Jeanneret" wurde ausgeführt, der durch den Lärm verursachte Schaden sei nicht merklich verschieden, ob die Quelle der Einwirkungen sich in der Senkrechte des betroffenen Grundstücks oder oberhalb der Nachbargrundstücke befinde. Es sei jedoch nicht ausgeschlossen, dass die zusätzlichen Risiken, die mit der Lage einer Liegenschaft unter der Anflug- oder Startsenkrechten verbunden sind, eine gewisse Wertminderung des Grundstücks zur Folge haben. Erwähnt wird die erhöhte Gefahr, durch Wirbel oder das Herabfallen von Eisblöcken einen Schaden zu erleiden (vgl. BGE 121 II 317 [=Pra. 1996 Nr. 165] E. 4b). Im Entscheid "Tranchet" wies das Bundesgericht zusätzlich darauf hin, der regelmässige Überflug in einer Höhe von ungefähr 100 m über ein Einfamilienhaus durch Maschinen, die deutlich grösser seien als das überflogene Gebäude, könne dessen Bewohner merklich stören oder beeinträchtigen (BGE 122 II 349 E. 4a/cc). Insgesamt zählte das Bundesgericht in BGE 129 II 72 "Luftwirbel, von den Motoren herrührender Gestank, Gefühl von Furcht oder Unbehagen wegen einer sich über einem bewegenden bedeutenden Masse etc." zu den Einwirkungen, die von den überfliegenden Flugzeugen verursacht werden (BGE 129 II 72 E. 4). Zusammenfassend hat das Bundesgericht in BGE 121 II 317 E. 5b darauf hingewiesen, dass Grundstücke, die beim Abflug oder bei der Landung in nur geringer Höhe überflogen werden, neben Lärmimmissionen auch weiteren physischen Einwirkungen ausgesetzt seien, die sogar zu Gebäudeschäden führen können (Luft-Turbulenzen, von den Triebwerken herabfallende Eisbrocken). Gegen solche Beeinträchtigungen - so führte es in BGE 122 II 349 E. 4 weiter aus - könne sich der Grundeigentümer gestützt auf Art. 667 Abs. 1 ZGB zur Wehr setzen, soweit dieses Recht nicht durch öffentlich-rechtliche Vorschriften, insbesondere der Luftfahrtgesetzgebung, eingeschränkt werde (vgl. zum Ganzen BGE 123 II 481 E. 8 und auch vorne E. 6.1). Voraussetzung für eine überflugbedingte Enteignung ist gemäss Plüss daher in der Regel, dass neben dem Fluglärm noch weitere unerwünschte Einwirkungen geduldet werden müssen, welche die Eigentums- und Sicherheitsinteressen der betroffenen Grundeigentümer tangieren. Die besondere Intensität des Eingriffs in das Eigentum zeigt sich dabei in physischer und psychischer Hinsicht, z.B. anhand von Luftwirbeln (sogenannte Randwirbelschleppen), Gebäudevibrationen, Lichtimmissionen, Kerosindämpfen oder Angst- und Beklemmungsgefühlen angesichts der tieffliegenden Maschinen (Kaspar Plüss, Öffentliche Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen, Diss. Zürich/Basel/Genf 2007, S. 246 mit Hinweisen).

E. 6.5.2

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ergeben sich direkte Überflüge wegen der starken Linearität des Anflugs nur auf einem Korridor von 100 m bei 1 km Entfernung von der Pistenschwelle bzw. von 150 m bei einer Entfernung von 2 km, wobei der seitliche Toleranzwinkel bezogen auf den Aufsetzpunkt maximal 1.25° beträgt (BGE 131 II 137 E.

3.1.1 und E. 3.1.3). Daraus folgern Plüss und Gfeller unter Hinweis auf BGE 123 II 481 E. 8, dass in einer Entfernung von 3 km zum Pistenrand kein direkter Überflug mehr vorliegen könne (Plüss, a.a.O., Diss., S. 245 mit Hinweis; Gfeller, a.a.O., S. 70 mit Hinweisen). Diesen Schluss hat das Bundesgericht in besagtem Entscheid jedoch nicht gezogen, sondern einen Entschädigungsanspruch bezüglich der betreffenden Parzellen, welche gewerblich genutzt wurden, mit der Begründung abgewiesen, es sei nicht anzunehmen, dass bei einer Überflughöhe von 600 m physische Einwirkungen entstünden. Auch psychisch wirkten Überflüge in dieser Entfernung erfahrungsgemäss zwar noch beeindruckend, aber nicht bedrohlich. Unter diesen Umständen könne nicht gesagt werden, dass durch den Flugverkehr in schützenswerte Interessen des Beschwerdeführers an der Freihaltung des Luftraumes eingegriffen werde.

E. 6.5.3

Die Vorinstanz konnte sich anhand der beigezogenen Kriterienblätter, welche die vorbestehende Belastung aus anderen Lärmquellen, die wahrgenommene Tiefe der Überflüge, die Grösse der Flugzeugtypen, deren Erscheinungsbild bzw. Bedrohlichkeit vom Boden aus sowie deren besondere Lärmart und Tonalität, Lichtimmissionen, das Vorkommen von Randwirbelschleppen, Luftturbulenzen und Kerosindämpfen, Vibrationen im Gebäude als auch besondere Vorkommnisse wie herabfallende Teile berücksichtigen, einen Gesamtüberblick über allfällige nebst den Lärmimmissionen bestehende physische und/oder psychische Einwirkungen des Überflugs verschaffen. Diese Vorgehensweise ist daher nicht zu beanstanden. Im vorliegenden Fall handelt es sich zwar um Liegenschaften, welche grösstenteils zu Wohnzwecken genutzt werden und dem Bereich der Empfindlichkeitsstufen (ES) II und III angehören, sowie überwiegend von Grossraumflugzeugen mit einer Flügelspannweite von ca. 60 m regelmässig überflogen werden; sie befinden sich jedoch 8 km und damit relativ weit vom Pistenrand entfernt. Anlässlich der vorgenommenen Augenscheine im Winter- und Sommerhalbjahr hat sich gezeigt, dass bei einer Überflughöhe von ca. 350 m nebst Fluglärmimmissionen keine weiteren physischen Einwirkungen wie Randwirbelschleppen, Kerosindämpfe, herunterfallende Gegenstände und Vibrationen entstehen. Weiter wurde dabei in psychischer Hinsicht festgestellt, dass die Silhouetten vor allem der Grossflugzeuge zwar eindrücklich, aber nicht bedrohlich wirkten. Die nicht lärmbezogenen Aspekte des Direktüberflugs sind demnach nicht bzw. betreffend Lichtimmissionen der Landescheinwerfer allenfalls marginal vorhanden. Eine erhebliche Bedrohlichkeit der Überflugsituation geht damit nicht einher. Diese Faktoren mindern die Wohnqualität, insbesondere die Nutzung des Aussenraums, vorliegend also nicht erheblich. Hinzu kommt, dass die Gesamtheit der Einwirkungen des Flugverkehrs im Vergleich zu den Augenscheinen in Opfikon, wo ein Überflug in geringer Höhe vorliegt, von anderer Qualität ist: Die Lärmeinwirkung (vgl. dazu nachfolgend E. 7 betreffend nachbarrechtliche Abwehrrechte und E. 8 betreffend Schallschutzmassnahmen) erscheint insgesamt geringer und die nicht lärmbezogenen Aspekte sind vernachlässigbar. Gemäss Art. 49 Abs. 1 Bst. b VRR gilt grundsätzlich für Instrumentenflugregel Flüge eine Mindestflughöhe von 300 m über dem höchsten Hindernis, das in einem Umkreis von 9,3 km um den geschätzten Standort des Luftfahrzeuges liegt. Die Mindestflughöhen definieren gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung zwar nicht die räumliche Ausdehnung gemäss Art. 667 Abs. 1 ZGB, dessen ungeachtet könne in Betracht gezogen werden, dass sie so festgesetzt worden seien, dass eine Beeinträchtigung des Luftraums Privater durch Flugzeuge vermieden werde (BGE 122 II 349 E. 4 a/bb in fine). Im Einklang mit der

bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist im Bereich der vorliegenden Überflughöhe, welche nahe an der vom Bundesgericht festgesetzten oberen Grenze von 400 m liegt und in welcher die Grundeigentümer vergleichsweise geringen Einwirkungen ausgesetzt sind, nicht mehr von einem Überflug *stricto sensu* auszugehen. Die Beschwerden sind folglich in diesem Punkt abzuweisen.

E. 7

Weiter bleibt zu prüfen, ob eine entschädigungspflichtige Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche vorliegt. 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 Praxis kommt eine Entschädigung für die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte nur unter restriktiven Bedingungen in Frage: Die Verkehrsimmissionen müssen kumulativ speziell und unvorhersehbar sein sowie zu einem schweren Schaden führen (vgl. statt vieler: BGE 134 II 145 E. 5, BGE 130 II 394 E. 12 mit Hinweisen und BGE 123 II 481 E. 7b, vgl. auch vorne E. 6.1).

E. 7.1.1

Das Bundesgericht hat den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen im Einzugsbereich der schweizerischen Landesflughäfen auf den 1. Januar 1961 festgesetzt. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung musste die Allgemeinheit - und nicht nur Flugspezialisten oder Anwohner eines Flugplatzes - ab diesem Zeitpunkt um die Belastungen durch Fluglärm in der Umgebung der Landesflughäfen wissen. Dabei komme es allein auf die Auswirkungen des Flugbetriebs an, unabhängig davon, auf welche konkreten Ursachen politischer, technischer, wirtschaftlicher, betrieblicher oder anderer Natur Änderungen im Betrieb der Landesflughäfen zurückzuführen seien (BGE 136 II 263 E. 7.1 und BGE 131 II 137 E. 2.3 je mit Hinweisen). Hat der Eigentümer - bzw. bei Erbgang oder Erbvorbezug der Erblasser - das Grundstück nicht vor diesem Datum erworben, besteht mangels Unvorhersehbarkeit kein Anspruch auf eine Entschädigung wegen Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte (vgl. BGE 131 II 37 [= Pra. 2006 Nr. 3] E. 2.1 mit Hinweisen). Gestützt auf diese Praxis entschied das Bundesgericht, dass auch der sprunghafte Anstieg der Südabflüge durch die Einführung der "4. Welle" der Swissair im Herbst 1996 nicht zu einer Neufestsetzung des Stichdatums führe (BGE 130 II 394 E. 12.1 und BGE 136 II 263 E. 7.2 mit Hinweisen). Auch hinsichtlich der Ostanflüge hat das Bundesgericht an diesem Stichtag festgehalten, obschon die konkreten Gründe für deren Einführung im Herbst 2001 aus Sicht der Grundeigentümer unvorhersehbar gewesen seien. Dies weil bei einem für den interkontinentalen Flugverkehr konzipierten Flughafen die Zunahme des Luftverkehrs vorhersehbar gewesen sei und damit habe gerechnet werden müssen, dass einmal festgelegte Start- und Landerichtungen wieder abgeändert werden könnten. Das Bundesgericht hat in gerichtlicher Lückenfüllung das Stichdatum für die Vorhersehbarkeit unter ausdrücklicher Berufung auf Art. 1 Abs. 2 ZGB aufgestellt. An dieser Rechtsprechung sei festzuhalten, solange der Gesetzgeber keine andere Regelung treffe (vgl. BGE 136 II 263 E. 7.3 ff. mit Hinweisen). Es hat diese allgemein und streng zu berücksichtigende Regel aufgestellt, die in allen Verfahren, in welchen es um die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche wegen Betriebs eines Landesflughafens

geht, zur Anwendung kommt und von welcher im Einzelfall nicht abgewichen bzw. die nicht angepasst werden soll (BGE 131 II 137 E. 2.3).

E. 7.1.2

Die Enteigneten stellen sich auf den Standpunkt, die vom Bundesgericht im Rahmen der Ostanflüge angestellten Überlegungen liessen sich nicht auf die Südanflüge übertragen: Die für regelmässige Südanflüge erforderliche Infrastruktur sei erst 2003 genehmigt worden. Daher hätten sie jedenfalls gemäss Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A 1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 8.1 ff. bis zum 22. Mai 2000 nicht mit einer zivilen Fluglärmbelastung rechnen müssen. Ihre Liegenschaften lägen hinter dem einstigen Sperrgebiet um den Militärflugplatz Dübendorf und seien u.a. deshalb bisher vom zivilen Luftverkehr weitgehend verschont geblieben. Die Enteigneten 3 bis 6 bringen zudem vor, 1978 habe der Kanton Zürich als damaliger Flughafenhalter in einer Broschüre ausgeführt, hindernisfreies Gelände finde man in Kloten nur im nord- bzw. nordwestlichen Abschnitt. Dies erkläre, dass alle Landeanflüge aus dieser Richtung kämen und nur auf den Pisten 14 oder 16 enden würden. Durch die damalige Aufklärung der Bevölkerung sei ein Vertrauenstatbestand gesetzt worden.

E. 7.1.3

Die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL verfügte und vom Bundesgericht genehmigte vierte provisorische Änderung des Betriebsreglements vom 23. Juni 2003 führte infolge Verschärfung der Anflugordnung über süddeutschem Gebiet durch Deutschland ab 30. Oktober 2003 morgendliche Südanflüge auf der Piste 34 ein, und zwar von 6.00 Uhr bis 7.08 Uhr werktags und bis 9.08 Uhr an Wochenenden und Feiertagen (vgl. BGE 137 II 58 Sachverhalt B). Die Zürcher Richt- und Zonenplanung ging von einer Nordausrichtung des Flughafenbetriebs aus und sah keine Anflüge über das Siedlungsgebiet im Süden des Flughafens vor. Die von Deutschland verfügte Überflugbeschränkung über deutsches Gebiet bewirkte jedoch eine wesentliche Änderung der Sach- und Rechtslage, die ein Abweichen von der bisherigen Planung rechtfertigt (BGE 137 II 58 E. 4.1.3 und E. 4.5.1). Der internationale Flugverkehr ist Gegenstand verschiedener multilateraler sowie zahlreicher bilateraler Luftverkehrsabkommen, und hängt von politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen und Entscheidungen ab, die dem Einflussbereich der schweizerischen Behörden und der Flughafen Zürich AG weitgehend entzogen sind. Dies gilt in besonderem Mass für die Landesflughäfen Genf und Zürich, die beide nahe an der Landesgrenze liegen (BGE 136 II 263 E. 7.4). Gestützt auf die zitierte bundesgerichtliche Rechtsprechung, auf welche im bundesverwaltungsgerichtlichen Urteil A-1802/2013 vom 6. November 2013 E. 4 detailliert verwiesen wurde, ist mit der Vorinstanz einig zu gehen, dass selbst bei dieser wesentlichen Änderung des Betriebsreglements aus politischen Gründen auch im Bereich der ursprünglich nicht vorgesehenen Südanflüge der 1. Januar 1961 als Stichtag gilt. Zürich unterliegt als internationaler Landesflughafen staatsvertraglichen Regelungen, welche durch die Vertragsparteien abgeändert oder aufgelöst werden können. Die wirtschaftliche und technische Entwicklung im Bereich der Luftfahrt liess mit vermehrtem oder neuem Fluglärm rechnen. Zudem bestand die theoretische Möglichkeit für Südanflüge seit Erstellung der Pisten, denn jede Piste kann grundsätzlich zweiseitig als Start- und Landepiste verwendet werden (vgl. auch Gfeller, a.a.O., S. 54). Die Enteigneten mussten daher wenn auch nicht konkret, so doch zumindest grundsätzlich damit rechnen, dass der Flughafen Zürich auch südlich angefliegen werden könnte, auch ungeachtet des Betriebs des Militärflugplatzes Dübendorf. Die von den

Enteigneten 3 bis 6 erwähnte, von der Arbeitsgruppe "IFZ Informationsdienst Flughafen Zürich" herausgegebene Informationsbroschüre von 1978 eignet sich nicht, einen Vertrauenstatbestand zu schaffen. Vertrauensgrundlage kann nämlich nur das Verhalten eines staatlichen Organs bilden, das bei den Betroffenen bestimmte Erwartungen auslöst. Da die Broschüre keine behördliche Auskunft darstellt, taugt sie nicht als Vertrauensbasis (vgl. zum Vertrauensschutz allgemein: Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl. Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 631 und 668 ff.). Im Übrigen wird darin das Pistenkonzept des Flughafens Zürich erläutert und es werden keine Zusicherungen für die Zukunft gemacht.

E. 7.1.4

Die Enteigneten 1 haben ihre Liegenschaft 1989, d.h. nach dem relevanten Stichtag vom 1. Januar 1961, erworben. Demnach ist ihr Entschädigungsanspruch gestützt auf die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche zu verneinen und ihre Beschwerde auch in diesem Punkt abzuweisen. Der Enteignete 5 und die Enteignete 2 haben ihre Liegenschaften zumindest teilweise vor dem Stichtag erworben, aber erst danach überbaut, so dass die Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit jedenfalls für den Wert des unbebauten Grundstücks bzw. Grundstücksteils erfüllt sein dürfte.

E. 7.2

Für die Enteigneten, welche die Liegenschaften vor dem 1. Januar 1961 erworben haben, ist das Kriterium der Unvorhersehbarkeit erfüllt und es stellt sich in einem weiteren Schritt die Frage nach der Spezialität der Lärmimmissionen.

E. 7.2.1

Die Vorinstanz erklärt, die Grenzwerte des 16-Stunden-Leq seien vorliegend bei weitem nicht überschritten, wie aus den von der Enteignerin eingereichten Immissionsgrenzwertkurven ES II der Eidgenössischen Material- und Forschungsanstalt EMPA ersichtlich sei. Die zu beurteilenden Liegenschaften lägen derart weit ausserhalb der Grenzwertkurven, dass auf die Fluglärmkarten der EMPA abgestellt werden könne und sich weitere Erhebungen erübrigen würden. Allfälliges morgendliches Aufwachen sei in die Gesamtwürdigung der Lärmimmissionen einzubeziehen, reiche aber nicht ohne weiteres aus, um die Voraussetzung der Spezialität zu bejahen.

E. 7.2.2

Die Enteigneten machen geltend, angesichts der Konzentration der Lärmbelastung auf die ersten Morgenstunden sei es unbeachtlich, ob die Grenzwerte gemäss 16-Stunden Leq im Bereich der Anflugschneise von Piste 34 überschritten seien oder nicht. Die erste Morgenstunde sei eine speziell sensible Tageszeit, während welcher das Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe besonders ausgeprägt und sie anfällig für Störungen durch Fluglärm sei. Aus der Lärmstudie 2000 der ETH Zürich (Mark Brink/Regula Rometsch/Katja Wirth/Christoph Schierz, Dezember 2007, im Folgenden: Lärmstudie 2000) habe sich ergeben, dass bei acht Lärmereignissen mit einem Maximalpegel von 60 dB(A) - wie sie in Gockhausen zwischen 6.00 Uhr und 6.30 Uhr vorkämen - 63 % der Betroffenen mindestens einmal bedingt durch den Fluglärm spontan erwachen würden, 23 % sogar zwei- oder mehrmals. Bei gleichem Maximalpegel würden Geräusche von landenden Flugzeugen im Vergleich zu startenden Maschinen zu stärkeren physiologischen Reaktionen führen. Bei der Liegenschaft der Enteigneten 1 handle es sich um ein Einfamilienhaus, welches ausschliesslich zu Wohnzwecken genutzt werde und welches in

einer Zone läge, in der die Empfindlichkeitsstufe (ES) II gelte und störende Betriebe daher nicht zugelassen seien. Im Fall der Enteigneten 2 gehe es um drei Mehrfamilienhäuser, welche primär zu Wohnzwecken, teilweise aber auch gewerblich genutzt würden, und die sich in einer Zone befänden, wo die ES III gelte, weshalb mässig störende Betriebe zulässig seien. Messungen der Mühlebach Partner AG hätten gezeigt, dass einzelne Überflüge sogar einen Maximalpegel von knapp 80 dB(A) erreichten. Die Vorinstanz stelle einzig auf die Berechnungen der EMPA ab mit der Begründung, dass Messungen die Lärmbelastung zwar genauer wiedergeben könnten, aber bei grossflächigen Lärmbelastungen aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht in Frage kämen. So oder anders erreiche die Schallintensität am Ohr einer schlafenden Person knapp oder aber etwas mehr als 60 dB(A) und dies bei einer grösseren Anzahl von Lärmereignissen in enormer zeitlicher Dichte. Dies bedeute, dass die morgendlichen Landeanflüge bei deutlich über 60 % der Anwohner in Gockhausen zu spontanen Aufwachreaktionen führten, was nicht nur belästigend sei, sondern auch gesundheitsschädlich sein könne. Die auf die frühen Morgenstunden fallende Zusatzbelastung sei als übermässig zu qualifizieren, da sich mehr als 25 % bzw. an den Wochenenden ca. 50 % der Anwohner durch die landenden Flugzeuge im Schlaf stark gestört fühlten. Eine regelmässige frühmorgendliche Fluglärmbelastung, die bei einer grossen Anzahl der Betroffenen zu Aufwachreaktionen führe, erfülle das Kriterium der Spezialität ungeachtet des Erreichens der Grenzwerte gemäss Anhang 5 zur Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41). Um solche Aufwachreaktionen zu vermeiden, sei eine Gleichsetzung mit den Immissionsgrenzwerten (IGW) der letzten Nachtstunde erforderlich. Die Enteigneten untermauern ihre Aussagen mit diversen Werken aus der Lärmforschung, wonach bereits maximale Lärmpegel von 48 bzw. 45, 43 und 42 dB(A) am Ohr einer schlafenden Person zu Aufwachreaktionen führen könnten. Auch unterhalb der Aufwachschwelle seien durch den Fluglärm verursachte erhebliche Störungen der Schlafstruktur einschliesslich vegetativer Reaktionen zu verzeichnen, die sich langfristig negativ auf den Gesundheitszustand auswirkten. Die Zahlen der EMPA würden keine Berechnungen der Spitzenpegel darstellen, sondern einen Dauerschallpegel (Ein-Stunden-Leq) betreffen, weshalb sie eigene Messungen in Auftrag gegeben hätten, welche die Vorinstanz jedoch nicht berücksichtigt habe. Daraus, dass die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen im Verfahren zum vorläufigen Betriebsreglement (vBR) als überwiegend eingestuft worden seien und die Südanflüge deshalb ab 6.00 Uhr praktiziert werden dürften, könne nicht geschlossen werden, dass ab diesem Zeitpunkt kein schutzwürdiges Interesse der Anwohner an einer ungestörten Nachtruhe bestehe. Mit Bezug auf die Abhandlung der Spezialität bzw. die Beantwortung der Frage, ob die durch die Südanflüge verursachte Lärmbelastung üblich und zumutbar sei, komme der Aufteilung in Tag- und Nachtstunden gemäss LSV keine Bedeutung zu. So werde denn auch nicht die Schaffung einer zusätzlichen Nachtstunde beantragt.

E. 7.2.3

Die Enteignerin stellt sich auf den Standpunkt, die morgendlichen Südanflüge seien gesamthaft betrachtet nicht geeignet, das Kriterium der Übermässigkeit bzw. Unzumutbarkeit der Lärmeinwirkungen zu begründen. Daran ändere auch das bundesgerichtliche Urteil zum vBR nichts, da die sich dort stellende Frage losgelöst von der enteignungsrechtlichen Problematik zu beurteilen gewesen sei und es sich bei der Aussage des Bundesgerichts, die von Südanflügen betroffene Bevölkerung sei übermässigem Lärm ausgesetzt, um eine reine Annahme handle. Im Übrigen sei die Ausgestaltung von Schallschutzmassnahmen noch ungeklärt. Auch die Südanflüge erfolgten verteilt, weshalb

es sich rechtfertige, für die Beurteilung der Spezialität wie bis anhin auf die IGW gemäss 16-Stunden-Leq abzustellen. Ein morgendlicher Ein-Stunden-Leq sei gesetzlich nicht vorgesehen. Allfällige Aufwachreaktionen könnten für sich alleine nicht relevant sein, sofern sie denn überhaupt für einen grösseren Teil der Bevölkerung erstellt wären, was gestützt auf die massgeblichen EMPA-Messdaten nicht der Fall sei. Die von den Enteigneten ins Recht gelegten Lärmmessungen seien als reine Parteigutachten nicht ausschlaggebend. Zudem seien Fluglärmimmissionen gemäss Art. 38 Abs. 2 LSV grundsätzlich zu berechnen und nicht zu messen. Allfälligen Aufwachreaktionen sei in erster Linie durch Schallschutzmassnahmen und nicht mittels Geldzahlungen zu begegnen. Die Zusprechung von Schallschutzmassnahmen wegen nachgewiesener Aufwachreaktionen dürfe nicht bereits im heutigen Zeitpunkt zur Bejahung der enteignungsrechtlichen Spezialität führen. Vielmehr seien abgestützt auf Abklärungen von Lärmexperten allenfalls neue Belastungsgrenzwerte festzulegen.

E. 7.2.4

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 (vgl. statt vieler BGE 121 II 317 E. 8). Dies ist gemäss Rechtsprechung regelmässig anzunehmen, wenn die in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung festgelegten IGW überschritten sind (vgl. BGE 134 II 164 E. 7 mit Hinweisen und Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5262/2012 vom 21. August 2013 E. 6.1 und 6.2.2.1 in fine; in casu vgl. jedoch hinten E. 7.2.7). Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat durch Verordnung Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 [USG, SR 814.01]). Er berücksichtigt dabei auch die Wirkungen der Immissionen auf Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit, wie Kinder, Kranke, Betagte und Schwangere (Art. 13 Abs. 2 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 (Botschaft des Bundesrats vom 31. Oktober 1979 zum USG, BBl 1979 III 793 zu Art. 11). In der geltenden Fassung sieht Anhang 5 zur LSV i.V.m. Art. 40 Abs. 1 LSV folgende IGW für die ES II gemäss Art. 43 Abs. 1 Bst. b LSV, d.h. die Wohnzone und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, vor: Tagsüber (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) einen über 16 Stunden gemittelten Leq-Wert von 60 dB(A), für die Nachtstunden (22.00 bis 23.00 Uhr, 23.00 bis 24.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr) einen Leq-Wert über jeweils eine Stunde von 55 bzw. 50 dB(A). Die IGW für die ES III, wozu Wohn- und Gewerbezone (Mischzone) sowie Landwirtschaftszonen gemäss Art. 43 Abs. 1 Bst. c LSV gehören, betragen tagsüber 65 dB(A) und nachts 55 dB(A).

E. 7.2.5

Das Entschädigungskriterium der Spezialität lässt sich damit rechtfertigen, dass Art. 26 Abs. 2 BV eine Eigentumsbeschränkung voraussetzt, die einer Enteignung gleichkommt, so dass von einer gewissen Intensität des Eigentumseingriffs auszugehen ist. Ein Grossteil der Lehre hält die Voraussetzung der Spezialität für erfüllt, wenn sich mit grosser Wahrscheinlichkeit mehr als 25 % der betroffenen Bevölkerung durch die Immissionen stark gestört fühlen (vgl. Plüss, a.a.O., Diss. S. 251 mit Hinweisen). Zu Kritik in der Lehre

Anlass geben die heute in den Anhängen 3-5 der LSV festgesetzten IGW für Verkehrslärm, die für die Beurteilung der Spezialität massgebend sind. Nach Art. 15 USG sollten die IGW wie erwähnt die Limite markieren, ab welcher der Lärm bei der Bevölkerung zu erheblichen Störungen im Wohlbefinden führt. Laut dem Lärmbekämpfungsbericht des Bundesrates aus dem Jahr 2005 entsprechen jedoch die aktuell gültigen Lärmgrenzwerte nur noch teilweise den heutigen Ansprüchen der Bevölkerung an die Gesundheit und Lebensqualität (Bericht des Bundesrates über Stand und Perspektiven der Lärmbekämpfung in der Schweiz vom 26. Oktober 2005, BBl 2005 6589, 6592). Zu hinterfragen seien insbesondere die für den Lärm von zivilen Flugplätzen festgelegten Belastungsgrenzwerte, die während des Tages über ein 16-Stunden-Intervall gemittelt werden. In der Nacht dauern die Lärmmittelungsintervalle nur jeweils eine Stunde (vgl. Anhang 5 zur LSV, Ziff. 22 und vorangehende E. 7.2.5). Die 16-stündige Lärmmittelung sei deshalb problematisch, weil beim Luftverkehr im Unterschied zum Landverkehr die Verkehrswege kurzfristig geändert werden können, indem für die An- und Abflüge mehrere, in verschiedene Himmelsrichtungen ausgerichtete Start- und Landepisten verwendet werden. Eine Verteilung des Lärms auf verschiedene Überfluggebiete ist für die Flughäfen insofern attraktiv, als sie zu einer Verminderung der Fläche führt, die - über 16 Stunden gemittelt - von übermässigem Lärm betroffen ist. So kommt es in den Regionen mit Südanflügen auf den Flughafen Zürich kaum zu Überschreitungen der IGW: Da die Anflüge "nur" während Tagesrandstunden erfolgen, erweist sich der über 16 Stunden gemittelte Lärm in der Regel nicht als übermässig. Laute Einzelschallereignisse, wie sie im Bereich des Fluglärms charakteristisch und zu Tagesrandstunden besonders störend sind bzw. Aufwachreaktionen bewirken, bleiben bei der Mittelung der Lärmwerte unberücksichtigt. In der Lehre wird daher verlangt, die Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse sowie die Spitzenpegel vermehrt zu beachten sowie zu lärmsensiblen Tagesrandstunden kürzere energieäquivalente Dauerschallpegel (Leq) einzuführen (z.B. ein Ein-Stunden-Leq von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr oder ein Drei-Stunden-Leq an Wochenenden von 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr). Ab einer gewissen Intensität häufiger Spitzenpegel sei die Übermässigkeit der Lärmimmissionen zu Tagesrandstunden unabhängig vom Mittelungspegel zu bejahen. Betreffend Nachtlärm wird die Erfassung eines Maximalpegels gefordert, um die Wahrscheinlichkeit von Aufwachreaktionen beurteilen zu können. Der Anreiz zur Verteilung des Fluglärms stehe im Übrigen im Widerspruch zum umwelt- und raumplanungsrechtlichen Grundsatz, dass Immissionen auf möglichst kleinem Raum mit möglichst geringer Besiedlungsdichte zu konzentrieren sind. Teilweise wird mit Bezug auf die Südanflüge gefordert, die Voraussetzung der Spezialität bereits bei Überschreitung der Planungswerte zu bejahen, da der Betrieb mit der Öffnung des Südens neu geordnet worden sei und somit als Errichtung einer ortsfesten Anlage zu gelten habe (vgl. zum Ganzen: Plüss, a.a.O., ZBl S. 549 mit Hinweisen und Plüss, a.a.O., Diss. S. 172 und S. 251 mit Hinweisen; Gfeller, a.a.O., S. 62 f. mit Hinweisen sowie Lärmstudie 2000, S. 47 f. und 50).

E. 7.2.6

Vorliegend stellt sich die Frage, ob die in Anhang 5 zur LSV festgelegten IGW bezüglich der morgendlichen Südanflüge mit Art. 15 USG (noch) vereinbar sind bzw. ist im Rahmen der Beurteilung der Spezialität der Fluglärmimmissionen die Anwendung der geltenden IGW gemäss Anhang 5 LSV im Zusammenhang mit den Südanflügen zu prüfen.

E. 7.2.6.1

Das Bundesgericht hat zwar im Jahr 2000 bestätigt, dass die in der LSV statuierten IGW für zivile Flugplätze nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen "im richtigen Bereich" lägen. Es sprach aber auch von einer "Tendenz zur Wahl zunehmend niedrigerer Grenzwerte" und erwähnte Studien, welche empfehlen, zusätzlich zum Mittelungspegel auch das Kriterium des Maximalpegels zu beachten (BGE 126 II 522 E. 45 mit Hinweisen).

E. 7.2.6.2

Relevant für das vorliegende Verfahren ist vor allem das bundesgerichtliche Urteil zum vBR des Flughafens Zürich. In jenem Verfahren hat das Bundesgericht auf den ergänzenden Fachbericht der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung EKLB hingewiesen, worin unter Berufung auf zahlreiche wissenschaftliche Hinweise der Verdacht geäussert wurde, dass die IGW für Lärm in ihrer heutigen Form und Höhe den Schutz der Bevölkerung vor lästigem und schädlichem Lärm nicht mehr ausreichend sicherstellen könnten. Die EKLB empfahl daher dem Bundesamt für Umwelt BAFU, die empirischen Grundlagen zur Lärmwirkung auf die Schweizer Bevölkerung zu aktualisieren und gestützt darauf die IGW einer Überprüfung zu unterziehen sowie anschliessend gegebenenfalls dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Empfehlungen für deren Neufestsetzung zu unterbreiten (BGE 137 II 58 E. 5.3.2). In Übereinstimmung mit der in vorangehender Erwägung 7.2.5 zitierten Lehre stellten sich die Städte Zürich und Winterthur sowie die Gemeinde Bassersdorf und Mitbeteiligte auf den Standpunkt, der über 16 Stunden gemittelte Leq werde der geballten Fluglärmbelastung zu den Tagesrandstunden nicht gerecht. Damit werde die Betroffenheit der Bevölkerung chronisch unterbewertet (BGE 137 II 58 E. 5.3.3). Im selben Sinn hat der Zürcher Regierungsrat im Jahr 2004 betont, dass die Bevölkerung in den neuen Anflugrouten des Flughafens Zürich teilweise als übermässig empfundene Lärmimmissionen ausgesetzt sei, obwohl die IGW gemäss LSV nicht überschritten würden (Regierungsrat des Kantons Zürich, Flughafenpolitik des Kantons Zürich, Beschluss vom 15. September 2004 [RRB Nr. 1407/2004], S. 5). Das Bundesgericht zitiert weiter die Schlussfolgerungen der Lärmstudie 2000, wonach der Fluglärm am Morgen belästigender wirke und zu mehr selbstberichteten erinnerten Aufwachreaktionen führe, als Fluglärm am Abend. Die Auswertungen der physiologischen Daten lege nahe, dass der Schlaf zwischen 05.30 und 07.00 Uhr morgens bei Personen mit einem normalen Schlaf-Wach-Rhythmus speziell anfällig sei für Störungen durch Flugzeuggeräusche. Der Vergleich des Einflusses von Pegel und Häufigkeit zeige, dass am Morgen die Erhöhung des Pegels von 50 auf 60 dB(A) einen stärkeren Einfluss auf die Belästigung gehabt habe als die Erhöhung der Anzahl von 8 auf 16 Überflüge. Ausserdem verursachten Geräusche von landenden Flugzeugen (wie sie direkt unter der Anflugschneise wahrgenommen werden) bei gleichem Maximalpegel stärkere physiologische Reaktionen als Geräusche von startenden Maschinen, deren Schallabstrahlung zwar sehr gross ist, deren Schalleistung sich aber durch den raschen Steigflug schneller auf eine grössere Bodenfläche verteilt und deshalb einen regelmässigeren Pegelverlauf ergibt. Die Autoren der Studie vermuten daher, dass Personen, die dem Lärm von landenden Flugzeugen direkt unterhalb der Anflugschneise ausgesetzt sind, eine besonders kritische Gruppe von Immissionsempfängern darstellen, da die im Anflug sehr tief fliegenden Flugzeuge eine zwar kurz dauernde, dafür aber steilflankige, hochpegelige Lärmimmission verursachen (Lärmstudie 2000 S. 155 ff., 160 f.; BGE 137 II 58 E. 5.3.4). Die geltenden Fluglärm-Grenzwerte gemäss Anhang 5 LSV beruhen auf dem Bericht der Kommission für die Beurteilung von Lärmimmissionsgrenzwerten "Belastungsgrenzwerte für den Lärm von Landesflughäfen"

aus dem Jahre 1997. Als richtungsweisend für die Grenzwertfestsetzung erachtete die Kommission damals wissenschaftliche Untersuchungen, nach welchen die kritische Aufwachschwelle bei 60 dB(A) am Ohr der schlafenden Person liege. Mit zunehmender Höhe und Häufigkeit dieser Schwelle wachse die Zahl der Personen, die durch solche Ereignisse aufgeweckt würden. Da die Begrenzung eines maximalen Spitzenpegels in der Praxis kaum kontrollierbar sei, wurde die Einführung eines Ein-Stunden-Leq vorgeschlagen. Durch die Verkürzung der Bezugszeit auf eine Stunde werde erreicht, dass der Spitzenpegel in ausreichendem Ausmass berücksichtigt werde und zugleich die stündliche Lärmdosis begrenzt bleibe. Die vom Bundesrat am 12. April 2000 festgelegten, vom Kommissionsentwurf abweichenden höheren Grenzwerte für Fluglärm wurden vom Bundesgericht für gesetzeswidrig erklärt (BGE 126 II 522 E. 41 ff.). Schon damals äusserte das Bundesgericht Zweifel, ob die Störwirkung des Fluglärms allein mit dem energieäquivalenten Dauerschallpegel Leq erfasst werden könne (BGE 126 II 522 E. 45a/bb). Die aufgrund des bundesgerichtlichen Urteils korrigierte heutige Fassung von Anhang 5 LSV sieht die Beurteilung mittels Ein-Stunden-Leq nur für die Nacht, d.h. für die Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr vor, und schützt damit nicht vor Aufwachreaktionen in der Zeit vor 22.00 Uhr (insbesondere bei Kindern) und nach 06.00 Uhr. In der ersten Morgenstunde (06.00 bis 07.00 Uhr) ist die Mehrheit der Bevölkerung noch nicht aufgestanden; an Wochenenden und Feiertagen liegt dieser Anteil noch höher. Die Resultate der Lärmstudie legten nahe, dass der Schlaf in den frühen Morgenstunden speziell anfällig sei für Störungen durch Fluglärm. Zwar korrespondiere der über 16 Stunden gemittelte Leq im Allgemeinen gut mit der Wahrscheinlichkeit einer starken Störung. Sofern sich der Fluglärm jedoch auf eine kurze Zeitspanne zu einer besonders sensiblen Tageszeit konzentriere, schlage sich dies im 16-Stunden-Leq nicht nieder, obwohl der Lärm lästig und - insbesondere bei Aufwachreaktionen - sogar schädlich sein könne. Dies sei namentlich bei den Südanflügen auf Piste 34 der Fall, welche fast ausschliesslich zu den morgendlichen DVO-Sperrzeiten erfolgten (von 06.00 bis 07.00 Uhr werktags und 06.00 bis 09.00 Uhr an Wochenenden und Feiertagen). Insofern erscheinen die geltenden Grenzwerte gemäss Bundesgericht ergänzungsbedürftig: Es sei davon auszugehen, dass insbesondere Personen, die unter der Anflugschneise von Piste 34 und Piste 28 wohnen, durch frühmorgendlichen bzw. abendlichen Fluglärm in ihrem Wohlbefinden zum Teil erheblich gestört würden, selbst wenn der 16-Stunden-Leq die nach Anhang 5 LSV massgeblichen IGW für die Tageszeit nicht überschreite. Immerhin führten die abendlichen Ostanflüge zu weiträumigen IGW-Überschreitungen während der ersten Nachtstunde und würden insoweit in der umhüllenden Grenzwertkurve (Tag und Nacht) berücksichtigt. Dagegen sei dies für die frühmorgendlichen Südanflüge nicht der Fall. Der Anteil der durch Fluglärm gestörten Bevölkerung sei daher, vor allem im Süden des Flughafens, grösser, als dies im Umweltverträglichkeitsbericht "Fachbericht Fluglärm" und den ergänzenden EMPA-Berichten zum Ausdruck komme (vgl. zum Ganzen BGE 137 II 58 E. 5.3.5 mit Hinweisen und betreffend Schallschutzmassnahmen im Bereich der Ostanflüge BGE 136 II 263 E. 8.4 mit Hinweisen). In der Folge hält das Bundesgericht fest, dass auch die Schallschutzaufgabe des vBR zum Schutz vor Schlafstörungen am frühen Morgen durch Südanflüge ergänzungsbedürftig erscheine, weil die Anwohner eben durch den geltenden 16-Stunden-Leq ungenügend vor Aufwachreaktionen geschützt würden. Die Bevölkerung dürfe nicht auf längere Dauer übermässigem und schädlichem Lärm ausgesetzt werden, ohne in den Genuss von Schallschutzmassnahmen zu gelangen. Es erscheine daher geboten, den Anwohnern im Süden des Flughafens, die vom morgendlichen Anflugverkehr geweckt

würden, noch unter der Geltung des vBR einen Anspruch auf passiven Lärmschutz einzuräumen, sofern sich keine erhebliche Änderung des Flugkonzepts abzeichne, z.B. eine Einigung mit Deutschland zustande komme oder der gekröpfte Nordanflug realisierbar werde. Zwar erscheine es naheliegend, in Anlehnung an Ziff. 22 Anhang 5 LSV passive Schallschutzmassnahmen an die Überschreitung eines Ein-Stunden-Leq für die erste Morgenstunde zu knüpfen. Denkbar seien aber auch andere Kriterien wie z.B. Maximalpegel. Weiter bestehe die Möglichkeit, den gebotenen passiven Schallschutz wirkungsbezogen zu definieren, anhand des Schutzziels, Aufwachreaktionen am frühen Morgen zu verhindern. Ein solcher Ansatz sei im Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle gewählt worden. Es sei Sache der Flughafen Zürich AG, ein entsprechendes Konzept auszuarbeiten. Dessen Grundzüge seien als Ergänzung des vBR bzw. der Genehmigungsverfügung vom 29. März 2005 vom BAZL zu genehmigen bzw. zu verfügen (BGE 137 II 58 E. 7.4 mit Hinweisen).

E. 7.2.7

Das Bundesgericht hat die Gesetzeskonformität der geltenden Grenzwerte gemäss LSV bezüglich der morgendlichen Südanflüge in Übereinstimmung mit kritischen Stimmen aus der Lehre verneint, weshalb diese Werte für die Beurteilung der Spezialität vorliegend nicht als taugliche Richtlinien herangezogen werden können.

E. 7.2.7.1

Gemäss Ausführungen der Fachbehörden im vorgenannten bundesgerichtlichen Verfahren steht noch nicht fest, wie die Grenzwerte für Fluglärm nach Anhang 5 LSV ergänzt oder geändert werden müssen, um den Anforderungen von Art. 13 ff. USG gerecht zu werden. Hierfür sind offenbar weitere Untersuchungen nötig. Es lasse sich insbesondere noch nicht absehen, ob weitere Ein-Stunden-Leq einzuführen oder ob andere Belastungsmasse vorzuziehen seien. Denkbar sei auch, dass neben oder anstelle von physikalischen Belastungsgrössen wirkungsbezogene Lärmindizes nach dem Vorbild des Zürcher Fluglärmindex zur Anwendung kämen. Das Bundesgericht hat festgehalten, es sei Sache der Fachbehörden des Bundes, die notwendigen Abklärungen zu veranlassen und dem Bundesrat einen Vorschlag für die Anpassung bzw. Ergänzung der LSV zu unterbreiten (BGE 137 II 58 E. 5.3.5). Zum Zeitpunkt der Fällung dieses Entscheids ist nicht absehbar, ob und falls ja, wann die revidierten Verordnungsbestimmungen in Kraft treten werden bzw. inwiefern die LSV ergänzt wird.

E. 7.2.7.2

Es stellt sich daher die Frage nach anderen geeigneten Kriterien, die den bundesgerichtlichen Vorgaben bzw. dem Schutzziel von Art. 15 USG und konkret dem Ziel, schädliche Aufwachreaktionen vor allem in der ersten Morgenstunde zu vermindern bzw. zu vermeiden versuchen, genügend Rechnung tragen. Der Schlussfolgerung der Vorinstanz, mangels Alternativen von den noch geltenden IGW auszugehen, kann angesichts der soeben zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht gefolgt werden. Zwar hat sie im angefochtenen Entscheid nicht unbesehen auf den geltenden 16-Stunden-Leq abgestellt, sondern sich mit den Werten gemäss Ein-Stunden-Leq für die erste Morgenstunde sowie mit den von der EMPA berechneten Pegelwerten auseinandergesetzt, um der Häufung von Landungen von Grossraumflugzeugen während der ersten Morgenstunde Rechnung zu tragen. Jedoch hat die Vorinstanz in der Folge u.a. auf die subjektiven Eindrücke der Kommissionsmitglieder anlässlich der Augenscheine

abgestellt, welche den Lärm (im Wachzustand) als durchaus wahrnehmbar, aber insgesamt als gering eingestuft haben. Die Augenscheine vermögen wohl einen Gesamteindruck der Überflugsituation zu vermitteln (vgl. dazu vorne E. 6.5.3), in Bezug auf die Spezialität der Lärmimmission können sie aber kein zuverlässiges Ergebnis liefern. Vielmehr ist im Licht der vorgenannten bundesgerichtlichen Rechtsprechung von Bedeutung, ob der morgendliche Fluglärm - wie von den Betroffenen geltend gemacht - nachweislich zu Aufwachreaktionen oder anderen lästigen oder schädlichen Einwirkungen führt. Im speziellen Fall der morgendlichen Südanflüge schläft ein Grossteil der Bevölkerung während der ersten Morgenstunde noch und ist daher besonders lärmempfindlich (vgl. vorne E. 7.2.6.2), was im Rahmen der vorinstanzlichen Beurteilung der Spitzenpegel und des Ein-Stunden-Leq ungenügend berücksichtigt wurde. Lärmmessungen (als Ergänzung zu den berechneten Lärmwerten bzw. zu deren Verifizierung) hat die Vorinstanz bei den einzelnen betroffenen Pilotliegenschaften keine vorgenommen. Ebenso wenig wurden die von den Enteigneten in Auftrag gegebenen Messungen berücksichtigt. Die Vorinstanz hält fest, dass die von der EMPA berechneten Werte für die Jahre 2004 und 2006 von mehrheitlich 60.8 dB(A) in den Folgejahren bei allen Liegenschaften gesunken seien und der Ein-Stunden-Leq auch bei den am meisten vom Fluglärm betroffenen Liegenschaften nur noch wenig über 60 dB(A) und damit nur knapp über dem IGW des ganzen Tages (Leq16) nach Anhang 5 LSV liege. Die Landeanflüge würden in der Regel nach 6.40 Uhr deutlich abnehmen, so dass nach diesem Zeitpunkt nur noch vereinzelte Landungen zu verzeichnen seien. Die Zeitspanne des Fluglärms verkürze sich so auf ca. 40 min, so dass auch der Ein-Stunden-Leq der Situation nicht vollständig gerecht werde und den Spitzenpegeln vermehrt Gewicht zukomme. Sehe man von den glaubhaft gemachten Aufwachreaktionen ab, erscheine die kurze morgendliche Lärmbelastung während maximal einer Stunde von 71 bis 75 dB(A) bei offenem bzw. von 56 bis 60 dB(A) bei gekipptem Fenster - auch wenn sie nicht unerheblich sei - grundsätzlich nicht als übermässig oder unzumutbar. Allfällige Aufwachreaktionen bei offenem oder gekipptem Fenster könnten zwar sehr belästigend sein, würden aber gesamthaft betrachtet nicht ausreichen, die Spezialität zu bejahen. Zudem sei anzunehmen, dass eine vergleichsweise sensible schlafende Person bei offenem Fenster um 6.30 Uhr regelmässig durch anderweitigen Lärm (z.B. Strassenlärm) geweckt werde. Dieser vorinstanzlichen Auffassung kann unter Hinweis auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung und Lehre, wonach die betroffenen Anwohner momentan im Bereich in der Südanflugschneise ungenügend vor schädlichen Aufwachreaktionen geschützt sind, nicht beigespflichtet werden. Die morgendlichen Südanflüge führen zu einer besonders einschneidenden Lärmbelastung, da sie zu Tagesrandzeiten stattfinden, in welchen die Betroffenen in der Regel zu Hause und teilweise noch schlafend sind. Anstelle der vorliegend keine Anwendung findenden Grenzwerte gemäss geltender LSV könnte auf die Kriterien der deutschen Fluglärmgesetzgebung abgestellt werden oder wie vom Bundesgericht erwähnt ein Ein-Stunden-Leq oder Spitzenpegel zur Beurteilung der Spezialität herangezogen werden. In Ermangelung konkreter geeigneter Methoden könnte sich aber auch die Festlegung eines bezüglich Lärmschutz adäquaten Perimeters, innerhalb dessen die übermässige Betroffenheit zu bejahen ist, anbieten. Zwischenzeitlich hat die Enteignerin dem BAZL das "Schallschutzkonzept Süd" vorgelegt, welches mit Verfügung vom 29. November 2013 unter Auflagen genehmigt wurde. Gegen diese Verfügung wurden diverse Beschwerden erhoben; das ergänzende Schallschutzkonzept bildet demnach Gegenstand hängiger Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht (A-391/2014 und damit vereinigt A-403/2014).

Auf den darin festgelegten Perimeter kann deshalb schon mangels Rechtskraft des Konzepts nicht zurückgegriffen werden, so dass sich die Prüfung seiner Geeignetheit zur Beurteilung der Spezialität im vorliegenden Verfahren erübrigt.

E. 7.3

Es kann nicht Sache des Bundesverwaltungsgerichts sein, diesbezüglich umfangreiche Abklärungen im Rahmen des vorliegenden Verfahrens zu treffen und die allenfalls notwendigen Fachberichte einzuholen. Die Beschwerden sind daher in diesem Punkt gutzuheissen, Dispositiv-Ziffer 1 ist in Bezug auf die Enteigneten 2 bis 6 aufzuheben und das Verfahren an die Vorinstanz zur Überprüfung, welche Enteigneten unter Berücksichtigung der neusten bundesgerichtlichen Rechtsprechung und wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung Anspruch auf Schallschutzmassnahmen haben bzw. übermässig betroffen sind, zurückzuweisen. Im Rahmen der Rückweisung wird die Vorinstanz auch die übrigen Voraussetzungen für die Entschädigung der Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrbefugnisse genauer abzuklären haben. Betreffend die Vorhersehbarkeit wird also auch auf die Situation der Enteigneten 2 und 5 einzugehen sein (vgl. vorne E. 7.1.4). Das dritte Kriterium des schweren Schadens infolge der übermässigen Verkehrsimmissionen ist somit vorliegend nicht mehr zu prüfen, sondern es wird wie gesagt Aufgabe der Vorinstanz sein, sich damit im Rahmen ihres neuen Entscheids vertieft zu befassen.

E. 8

Die Enteigneten 3 bis 6 beantragen den Einbau von Schallschutzfenstern bzw. die Rückerstattung der Kosten für bereits vorgenommene Schallschutzvorkehren.

E. 8.1.1

Ihr Anliegen begründen die Enteigneten 3 bis 6 wie folgt: Aufgrund der konstanten Praxis betreffend die Anrechnung von Schallschutzmassnahmen auf die Enteignungsentschädigung sei davon auszugehen, dass diese Realleistungen Teil der Enteignungsentschädigung bildeten und somit in den entsprechenden Verfahren durchgesetzt werden könnten, sofern gleichzeitig eine darüber hinausgehende Entschädigung verlangt werde. Werde der Minderwert wegen direktem Überflug und / oder übermässiger Lärmeinwirkung entschädigt, so seien die von der Enteignerin zu ergreifenden Schallschutzmassnahmen an die Entschädigung anzurechnen. Auch falls wider Erwarten keine Enteignungsentschädigung zugesprochen werden sollte, seien die Massnahmen bzw. deren Entschädigung entsprechend dem Schutzkonzept Süd geschuldet. Die Enteigneten 3 bis 6 verweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach die zuständigen Behörden zu einer einzelfallbezogenen Betrachtung verpflichtet werden. Daraus lasse sich ableiten, dass die notwendigen Massnahmen zum Schutz vor Fluglärm nicht nur im Plangenehmigungsverfahren angeordnet werden könnten, sondern auch im enteignungsrechtlichen Verfahren. Indem die Vorinstanz keine Schallschutzmassnahmen angeordnet und sie faktisch auf ein laufendes Verfahren verwiesen habe, habe sie eine Rechtsverweigerung begangen.

E. 8.1.2

Die Vorinstanz stellt sich auf den Standpunkt, für die Anordnung von Schallschutzmassnahmen bestehe im vorliegenden Verfahren schon deshalb keine Handhabe, weil die Voraussetzungen für eine enteignungsrechtliche Entschädigung nicht gegeben seien. Zudem habe das Bundesgericht mit Entscheid vom 22. Dezember 2010

bereits verbindlich Schallschutzmassnahmen angeordnet und gestützt darauf sei von der Enteignerin ein Schallschutzkonzept erarbeitet worden, welches zurzeit Gegenstand laufender umweltschutzrechtlicher Verfahren bilde, in welchen die Enteigneten ihre diesbezüglichen Standpunkte einbringen könnten.

E. 8.1.3

Die Enteignerin schliesst sich der vorinstanzlichen Ansicht an und erklärt, das Bundesgericht habe die Anordnung von Schallschutzmassnahmen immer nur gestützt auf das Umweltschutzrecht in Erwägung gezogen.

E. 8.2

Es ist daher kurz auf das Verhältnis zwischen dem Umweltschutz- und Enteignungsrecht allgemein und konkret im Kontext der Schallschutzmassnahmen gemäss Schallschutzkonzept vBR einzugehen.

E. 8.2.1

Die enteignungsrechtliche Entschädigung ist gemäss Art. 17 EntG in Geld zu entrichten, wenn Gesetz oder Abrede nichts anderes bestimmen. Nach Art. 18 EntG kann an Stelle der Geldleistung aber ganz oder teilweise eine Sachleistung treten. Gemäss Absatz 2 dieser Bestimmung dürfen Sachleistungen ohne Zustimmung des Enteigneten jedoch nur stattfinden, wenn seine Interessen ausreichend gewahrt werden.

E. 8.2.2

In BGE 119 Ib 348 wies das Bundesgericht unter anderem auf die Regelung von Art. 7 Abs. 3 EntG hin, die den Enteigner zu Schutzvorkehrungen anhält. Es kam zum Schluss, der Enteignungsrichter habe nicht nur die Möglichkeit, sondern die Pflicht, Sachleistungen im Sinn von Art. 18 EntG anzuordnen, wenn dadurch der vom Enteigneten erlittene Schaden mindestens teilweise wiedergutmacht werde und gleichzeitig wirksam das Wohlbefinden der Bewohner des dem Lärm ausgesetzten Gebäudes geschützt werden könne (vgl. BGE 119 Ib 348 E. 6c [vgl. Pra. 1994 Nr. 108]; vgl. auch BGE 130 II 394 E. 8.2). Das Bundesgericht ordnete daher im Rahmen verschiedener Enteignungsverfahren gestützt auf Art. 18 EntG bauliche Schallschutzmassnahmen an.

E. 8.2.3

Sodann hielt das Bundesgericht in BGE 130 II 394 E. 9.2 Folgendes fest: "Werden (...) - wie im Falle des Flughafens Zürich - Anlagen und Betrieb wesentlich geändert und damit vorzeitig sanierungspflichtig, treten die (...) ab Überschreitung des IGW zu treffenden umweltschutzrechtlichen Massnahmen (...) in den Vordergrund. Die Zusprennung einer enteignungsrechtlichen Entschädigung fällt in diesen Fällen insoweit in Betracht, als die lärmbeeinträchtigten Liegenschaften auch nach der (umweltschutzrechtlichen) Lärmmassnahme der Bauten lärmbedingt entwertet bleiben. Die beiden Verfahren schliessen einander somit nicht aus und können parallel geführt werden".

E. 8.2.4

Der Schutz von Menschen gegen schädliche und lästige Einwirkungen ist denn auch vor allem Aufgabe des USG. Danach werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen in erster Linie durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt (vgl. Art. 11 Abs. 1 USG). Bei öffentlichen oder konzessionierten, im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Anlagen wie Strassen, Flughäfen und Eisenbahnanlagen besteht zwar die

Möglichkeit, Erleichterungen über den IGW hinaus zu gewähren. Die vom Lärm betroffenen Gebäude müssen aber grundsätzlich auf Kosten des Eigentümers der lärmigen Anlage durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen geschützt werden. Bei neuen oder nach Inkrafttreten des USG wesentlich geänderten Anlagen sind derartige Schutzvorkehrungen ab Überschreiten des massgeblichen IGW zu treffen (vgl. Art. 20 und 25 USG sowie Art. 10 und Art. 16 Abs. 2 LSV). Wesentliche Änderungen des Flugbetriebs - wie die Einführung der Südanflüge - sind als erhebliche Änderung der Flughafenanlage zu qualifizieren, mit der Folge, dass alle Betroffenen bei Überschreitungen des IGW Schallschutzmassnahmen verlangen können, unabhängig von einem allfälligen Anspruch auf eine enteignungsrechtliche Entschädigung (vgl. zum Ganzen BGE 136 II 263 E. 8.2 mit diversen Hinweisen). Entsprechend hat das Bundesgericht in BGE 137 II 58 im Zusammenhang mit dem vBR festgehalten, die Flughafen Zürich AG sei überall dort, wo die IGW nicht eingehalten werden könnten, zu Schallschutzmassnahmen verpflichtet; es bestehe ein Anspruch der Betroffenen auf passive Schallschutzmassnahmen. Dabei könne nicht nur der Einbau von Schallschutzfenstern verlangt werden, sondern unter Umständen auch die Schallisolierung von Dächern und Mauern. Sofern keine Einigung zwischen den Betroffenen und der Flughafen Zürich AG erfolge, könne eine Festsetzung durch die kantonale Baudirektion verlangt werden (vgl. BGE 137 II 58 E. 7 [Ingress] und E. 7.2). Das Bundesgericht hielt zudem wie erwähnt fest, der Verordnungsgeber habe die geltenden Belastungswerte für Fluglärm zu überprüfen und soweit nötig anzupassen. Da sich gestützt auf die geltenden Werte insbesondere ein ungenügender Schutz vor Schlafstörungen am frühen Morgen durch Südanflüge ergebe, wurde die Flughafen Zürich AG verpflichtet, ein provisorisches Schallschutzkonzept auszuarbeiten, das unter der Geltung des vBR zur Anwendung komme (vgl. BGE 137 II 58 E. 7.2 und 7.4). Das zwischenzeitlich von der Enteignerin ausgearbeitete Schallschutzkonzept wurde vom BAZL genehmigt und ist beim Bundesverwaltungsgericht angefochten worden; die entsprechenden Verfahren sind noch hängig (vgl. vorne E. 7.2.7.2 in fine).

E. 8.3

Auch falls die Vorinstanz im Rahmen ihres neuen Entscheids zum Schluss käme, dass eine Enteignungsentschädigung zuzusprechen sei, bestünde demnach trotzdem kein Anlass, in den vorliegenden Enteignungsverfahren weitergehende Schallschutzmassnahmen anzuordnen. Ebenso wenig wäre die Enteignerin an den Kosten weitergehender Massnahmen zu beteiligen, welche die Grundeigentümer bereits selbst vorgenommen haben. Diese Massnahmen haben ergänzenden Charakter, so dass sie grundsätzlich nicht als notwendige Folge der Enteignung zu betrachten sind. Die Vorinstanz hat die Anordnung von Schallschutzmassnahmen somit zu Recht verneint; inwiefern von einer Rechtsverweigerung auszugehen wäre, ist nicht ersichtlich. Die Beschwerde der Enteigneten 3 bis 6 ist daher in diesem Punkt (Ziffer 2 der Beschwerdeschrift vom 13. September 2012) abzuweisen.

E. 9

Da der angefochtene Entscheid mit Bezug auf die Enteigneten 2 bis 6 teilweise aufzuheben und das vorinstanzliche Verfahren wieder aufzunehmen ist, erübrigt es sich, über das Begehren der Enteignerin um Reduktion der vorinstanzlichen Parteientschädigung und über dasjenige der Enteigneten 3 bis 6 um Erhöhung dieser Entschädigung und Berücksichtigung der Kosten der von ihnen in Auftrag gegebenen Lärmmessungen zu befinden (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1E.11/2007 vom 14. April 2008 E. 13 und 1E.8/2007 vom 28. April

2008 E. 17). Der angefochtene Entscheid ist vielmehr auch insoweit aufzuheben, als den Enteigneten 2 bis 6 eine Parteientschädigung zugesprochen wurde (Ziff. 3 des Dispositivs), und die Vorinstanz ist anzuweisen, im Rahmen ihres neuen Entscheids über eine Parteientschädigung für das gesamte vorinstanzliche Verfahren zu befinden (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A 1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 12.1 und Dispositiv-Ziff. 6). Bezüglich der Enteigneten 1 bleibt der angefochtene Entscheid hingegen unverändert bestehen und ist das vorinstanzliche Verfahren somit nicht wieder aufzunehmen (vgl. vorne E. 7.1.4). Daher ist das Begehren der Enteignerin um Reduktion der vorinstanzlichen Parteientschädigung, soweit die Enteigneten 1 betroffen sind, im vorliegenden Verfahren zu behandeln. Nach Art. 115 EntG hat der Enteigner für die notwendigen aussergerichtlichen Kosten des Enteigneten im Einsprache-, im Einigungs- und im Schätzungsverfahren grundsätzlich eine angemessene Entschädigung zu leisten. Vorliegend hat die Vorinstanz den Enteigneten 1 und 2 eine Parteientschädigung von Fr. 28'940. zuzüglich MWST (51.5 Stunden à Fr. 280.) zugesprochen.

E. 9.1

Die Vorinstanz führt aus, es hätten sich im vorinstanzlichen Verfahren erstmals mehrere Grundsatzfragen gestellt und zwar bezüglich die Überflughöhe, die Vorhersehbarkeit und die Spezialität. Die Enteigneten hätten daher in guten Treuen prozessiert und demnach Anspruch auf eine Parteientschädigung. Es handle sich vorliegend um ein Pilotverfahren, in welchem stellvertretend für zahlreiche weitere Enteignete grundlegende rechtliche und tatsächliche Fragen zu klären seien, welche komplex und sehr umstritten seien und weitreichende Konsequenzen für weitere Verfahren hätten. Die wesentlichen Rechtsprobleme würden erstmals von einer gerichtlichen Instanz beurteilt, wobei die Rechtslage aufgrund der jüngsten bundesgerichtlichen Rechtsprechung in mancherlei Hinsicht unklar sei. Daher erscheine ein Stundenansatz von Fr. 280. zuzüglich MWST als angemessen.

E. 9.2

Die Enteignerin beanstandet in ihrer Anschlussbeschwerde die Höhe der zugesprochenen Parteientschädigung. Unabhängig vom konkreten Aufwand seien grundsätzlich reduzierte Pauschalentschädigungen von höchstens Fr. 4'000. zuzusprechen. Falls die Parteientschädigungen wider Erwarten nach dem effektiven Aufwand bemessen würden, könne nur der im Zusammenhang mit den konkret vorliegenden sechs Fällen angefallene Aufwand berücksichtigt werden, nicht aber derjenige für weitere Südanflugfälle. So hätten dies auch die Rechtsvertreter der Enteigneten 1 (und 2) gehandhabt und pro Fall insgesamt einen Aufwand von rund 50 Stunden geltend gemacht, was vertretbar scheine. Hingegen gelte gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung in der Regel ein Stundenansatz von Fr. 200.-, der ausnahmsweise in komplexen Fällen auf Fr. 250.-, in aussergewöhnlichen Fällen auf maximal Fr. 280. erhöht werden könne. Vorliegend rechtfertige sich nicht einmal eine Erhöhung auf Fr. 250.-, weil die zu beurteilenden Fragen aufgrund der bereits existierenden Präjudizien betreffend Vorhersehbarkeit, Überflugkorridore, Spezialität und Schwere keine besondere Komplexität aufweisen würden. Es sei unzulässig, den Stundenansatz generell für alle Fälle und ohne jegliche Darlegung einer besonderen Komplexität unter Berufung auf den vorinstanzlichen Ermessensspielraum zu erhöhen. Die Vorinstanz habe damit ihr Ermessen überschritten. Selbst im bundesgerichtlichen Verfahren 1C_100/2011 sei der Enteigneten ungeachtet der konkreten Aufwendungen eine Pauschalentschädigung von Fr. 10'000.- zugesprochen worden, was zu einem

entschädigenden Stundensatz unter Fr. 200.- geführt haben dürfte. Sollte wider Erwarten der konkrete Aufwand von rund 100 Stunden für die Enteigneten 1 und 2 für die Entschädigungsfestsetzung berücksichtigt werden, so wäre eine Multiplikation mit einem Stundenansatz von Fr. 200.- angebracht; maximal würden Fr. 250. inkl. MWST akzeptiert. In den Pilotfällen in der Gemeinde Opfikon sei jeweils eine Parteientschädigung von pauschal Fr. 4'000.- pro Fall zugesprochen worden. Vorliegend habe die Vorinstanz mehr als den dreifachen Betrag zugesprochen. Zudem habe das Bundesgericht mehrfach entschieden, der Grundsatz der vollen Entschädigung beziehe sich nicht auf die Prozesskosten. Auch nach dem Wortlaut von Art. 115 Abs. 1 EntG sei bloss eine "angemessene" und nicht eine volle Entschädigung zu entrichten. Auf die Zusprechung der MWST sei zu verzichten, denn sie widerspreche der bisherigen bundesgerichtlichen Praxis, wonach Pauschalentschädigungen ohne MWST-Zuschlag erhoben würden, sofern eine solche nicht mit dem Rechtsbegehren explizit gefordert werde. Bei Parteien, die vorsteuerabzugsberechtigt seien, führe die Zusprechung einer MWST ohnehin zu einer Überentschädigung. Zudem handle es sich bei Parteientschädigungen nicht um steuerbare Umsätze, sondern um Schadenersatz, welcher der MWST gemäss Art. 18 Abs. 2 Bst. i des Mehrwertsteuergesetzes vom 2. September 1999 (MWSTG, SR 641.20) nicht unterliege.

E. 9.3

Die Enteigneten 1 halten fest, es bestehe kein Grundsatz, wonach die Parteientschädigung als Pauschale zu entrichten wäre, anstatt sie nach dem Umfang der tatsächlich geleisteten Arbeit zu bemessen. Ihr Zeitaufwand von ca. 51 Stunden sei zu Recht nicht bestritten worden. Sie hätten einen moderaten durchschnittlichen Stundenansatz von Fr. 280.- zuzüglich MWST verlangt. Der von der Enteignerin zitierte bundesgerichtliche Entscheid BGE 123 II 456 stamme aus dem Jahr 1997 und betreffe ein Verfahren, welches von 1989 bis 1997 gedauert habe. Seither seien die Preise teuerungsbedingt um durchschnittlich 20 % gestiegen. Das vorliegende vorinstanzliche Verfahren habe von 2004 bis 2012 gedauert. Zudem handle es sich anders als damals nicht um ein Verfahren im Kanton Basel-Landschaft. Ein moderater Zuschlag von 10 % für die auf dem Platz Zürich ortsüblichen Verhältnisse sei angebracht. Im Übrigen räume selbst der von der Enteignerin angeführte Entscheid die Möglichkeit der Erhöhung des Stundenansatzes um 25 % bei rechtlich und tatsächlich sehr komplexen Fällen ein. Dies gelte umso mehr, wenn dem Verfahren wie vorliegend als Pilotfall grosse präjudizielle Wirkung zukomme. Betreffend Überflügenschädigung habe das Bundesgericht bisher direkte Überflüge durch Grossraumflugzeuge unter 400 m weder positiv noch negativ beurteilt. Ebenso wenig geklärt sei im Zeitpunkt der Einreichung des Entschädigungsbegehrens die Vorhersehbarkeit der Südanflüge gewesen. Im Rahmen der Spezialität stellten sich aufgrund der Konzentration der Überflüge auf die erste Morgenstunde ganz neue Fragen; namentlich könne nicht wie bisher auf die IGW gemäss Anhang 5 der LSV abgestellt werden. Weiter seien die für die Schwere des Schadens anzulegende Mindestschwelle und das für die Schadensermittlung in der betroffenen Region zu entwickelnde Bewertungsmodell fraglich gewesen. Von einer präjudizierten Rechtslage könne daher grundsätzlich nicht die Rede sein, vor allem nicht im Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung im Jahr 2004. Neben der hohen Komplexität der verschiedenen Einzelfragen handle es sich zudem um Pilotfälle mit weitreichender Wirkung für mehrere 100 Südanflugverfahren, was bei der Festsetzung des Stundenansatzes ebenfalls zu berücksichtigen sei.

E. 9.4

Bei der Überprüfung der von der Schätzungskommission festgesetzten Parteientschädigung übt das Bundesverwaltungsgericht Zurückhaltung, weil die Schätzungskommission besser in der Lage ist, die Bemühungen und Leistungen des Anwalts zu beurteilen und den örtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Das Gericht ändert deshalb den zugesprochenen Betrag nur dann, wenn dieser als offensichtlich ungenügend oder unverhältnismässig hoch erscheint (vgl. BGE 129 II 106 E. 5 und Urteil des Bundesgerichts 1E.15/2007 vom 8. Februar 2008 E. 23; vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 4 mit weiteren Hinweisen).

E. 9.5

Nach Art. 113 EntG regelt der Bundesrat die Gebühren für Verrichtungen nach dem Enteignungsgesetz sowie die Entschädigungen der Schätzungskommissionen und ihrer Präsidenten in einer Verordnung. Entsprechend richtet sich die Bemessung der Kosten für das Verfahren vor der Schätzungskommission heute nach der Verordnung vom 13. Februar 2013 über Gebühren und Entschädigungen im Enteignungsverfahren (SR 711.3) und nach der Verordnung vom 13. Februar 2013 über das Verfahren vor den eidgenössischen Schätzungskommissionen (SR 711.1). Was hingegen die Bemessung der Parteientschädigung betrifft, findet sich eine Regelung einzig in Art. 115 Abs. 1 EntG. Danach ist für die "notwendigen aussergerichtlichen Kosten" eine "angemessene Entschädigung" geschuldet. Diesbezüglich kann indes Art. 8 der Verordnung vom 10. September 1969 über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (SR 172.041.0; nachfolgend: VKEV) analog herangezogen werden. Dieser Artikel wiederum sieht in seinem Absatz 2 vor, dass sinngemäss auf Art. 8 bis 13 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht (VGKE, SR 173.320.2) abgestellt wird. Ein Heranziehen dieser Bestimmungen ist jedoch nur insoweit möglich, als dies mit Art. 115 EntG vereinbar ist (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 5.3; vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 27.3).

E. 9.6

Der Schätzungskommission steht bei der Festlegung der Parteientschädigung ein weiter Ermessensspielraum zu (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2684/2010 vom 19. Januar 2011 E. 27.3; vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 6). Ausgangspunkt für die Beurteilung der Frage, ob in einem konkreten Fall nur notwendige Aufwendungen in Rechnung gestellt werden und die geforderte Parteientschädigung angemessen ist, bildet die von der betreffenden Partei einzureichende Kostennote. In analoger Anwendung von Art. 8 Abs. 1 VKEV (vgl. vorangehende E. 9.5) hat deshalb die Partei, die Anspruch auf Parteientschädigung erhebt, der Schätzungskommission vor deren Entscheid eine detaillierte Kostennote einzureichen. Reicht sie keine Kostennote ein, so setzt die Schätzungskommission die Parteientschädigung von Amtes wegen und nach Ermessen fest (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 7.2; vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5570/2009 vom 24. März 2010 E. 10.1). Damit eine Kostennote als detailliert gelten kann, muss aus dieser insbesondere ersichtlich sein, welche einzelnen Tätigkeiten von welchen Personen zu welchem Tarif erbracht wurden und wie viel Zeit für welche Tätigkeiten im Einzelnen aufgewendet wurde. Denn nur so kann überprüft werden, ob es sich beim geltend gemachten Aufwand vollumfänglich um entschädigungsberechtigten notwendigen Aufwand handelt (vgl. Urteil des

Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 7.3.1 mit Hinweisen; vgl. auch Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., Rz. 4.85). Die Rechtsvertreter der Enteigneten 1 haben der Vorinstanz mit Schreiben vom 31. Mai 2012 (Vorakten, act. 61.2) ihre Kostennote eingereicht. Die erbrachten Leistungen werden für jeden beteiligten Rechtsanwalt aufgeführt und zeigen, an welchem Tag welche Arbeiten erledigt wurden. Der angefallene Zeitaufwand wird jedoch nicht für jeden einzelnen Arbeitsschritt ausgewiesen, sondern nur als Gesamttotal pro Person. Damit liegt keine hinreichend detaillierte Leistungsabrechnung vor. Die Vorinstanz ist betreffend den Zeitaufwand dennoch von dieser Kostennote ausgegangen und hat die Parteientschädigung gestützt darauf festgesetzt.

E. 9.7

Zunächst ist auf den Hauptstandpunkt der Enteignerin einzugehen, wonach die Entschädigung von vornherein auf pauschal Fr. 4'000.- hätte beschränkt werden müssen.

E. 9.7.1

Die Schätzungskommission hat den Enteigneten in den OpfikerPilotfällen, in denen es um die Südstarts ab Piste 16 ging, Parteientschädigungen von jeweils Fr. 4'000.- zugesprochen. Das Bundesgericht, das diese Fälle noch als erste und einzige Rechtsmittelinstanz zu beurteilen hatte, wies in seinen Entscheiden auf seine Zurückhaltung bei der Überprüfung der Parteientschädigungen hin (vgl. auch vorne E. 9.4) und hielt jeweils fest, der Betrag erscheine angesichts der Besonderheit der Pilotverfahren zwar als eher niedrig, aber nicht als offensichtlich ungenügend (vgl. statt vieler Urteil des Bundesgerichts 1E.15/2007 vom 8. Februar 2008 E. 23).

E. 9.7.2

Bei der Festlegung des notwendigen Zeitaufwands sind Quervergleiche mit anderen Verfahren nur dann vorzunehmen, wenn es sich um gleich gelagerte Fälle handelt und ein Abstellen auf den in den anderen Verfahren angenommenen Aufwand im Lichte des Grundsatzes der Rechtsgleichheit als geboten erscheint (vgl. dazu Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 8.4.3). Im Rahmen der Opfiker-Verfahren wurden 18 verschiedene bzw. einzelne Anwendungsfälle behandelt, in welchen jede Liegenschaft konkret geschätzt und (zumeist) auch eine Entschädigung zugesprochen worden ist. Vorliegend handelt es sich hingegen um sechs Pilotverfahren, in welchen dieselben Grundsatzentscheide zu fällen sind. Zudem stellen sich in den vorliegenden Fällen ganz andere Rechtsfragen, welche im Zusammenhang mit der Rechtsfigur des direkten Überflugs erstmals zu prüfen waren. Inhaltlich handelt es sich somit nicht um gleich gelagerte Fälle. Entsprechend kann der in den Opfiker Fällen notwendige Zeitaufwand nicht auf die vorliegenden Fälle übertragen werden. Ein Abstellen auf den damals als Parteientschädigung zugesprochenen Betrag fällt daher ausser Betracht.

E. 9.8

Somit ist kurz auf den von der Vorinstanz im vorliegenden Fall festgelegten effektiven Stundenaufwand einzugehen. Die Vertreter der Enteigneten 1 hatten den Stundenaufwand im vor-instanzlichen Verfahren unter Berücksichtigung des Aufwands für alle 187 von ihnen vertretenen von den Südanflügen betroffenen Personen sowie des Aufwands im Zusammenhang mit dem Pilotverfahren seit Dezember 2011 mit 51 1/3 Stunden pro Partei beziffert. Für die "erste Phase" bis Dezember 2011 und für die "zweite Phase" ab diesem Zeitpunkt wurden jeweils Fr. 50.- pro Fall an Spesen und Auslagen in Rechnung gestellt. Die Vorinstanz hat diesen Aufwand als angemessen erachtet. Die Enteignerin beanstandet

den geltend gemachten Stundenaufwand nicht bzw. erachtet ihn als vertretbar, so dass sich diesbezüglich weitere Ausführungen erübrigen.

E. 9.9

Es bleibt der Stundenansatz von Fr. 280. zuzüglich MWST zu prüfen, den die Vorinstanz der Parteientschädigung zugrunde gelegt hat.

E. 9.9.1

Vorab ist auf die Berücksichtigung der MWST einzugehen. Nach Art. 9 Abs. 1 Bst. c VGKE ist die MWST zum Ersatz des Anwaltshonorars hinzuzurechnen, soweit eine Steuerpflicht besteht und sie nicht bereits berücksichtigt wurde. Die Enteignerin macht indes geltend, die MWST dürfe nur zugesprochen werden, sofern sie im Rechtsbegehren explizit gefordert worden sei. Weshalb dem so sein sollte, ist nicht ersichtlich. Bei der zugesprochenen Parteientschädigung handelt es sich zwar - wie die Enteignerin zutreffend festhält - um den Ersatz der durch die Beauftragung einer Interessenvertretung verursachten Aufwendungen einer prozessierenden Partei, welcher im Anwaltshonorar zuzüglich MWST besteht. Die Parteientschädigung an sich unterliegt jedoch nicht der Mehrwertsteuerpflicht, sondern vielmehr das Anwaltshonorar als steuerbarer Umsatz. Da der vertretenen Partei das Anwaltshonorar somit zuzüglich MWST in Rechnung gestellt wird, bildet die Zusprechung der MWST sachlogisch Teil des zu ersetzenden Aufwands und damit der Parteientschädigung. Hingegen weist die Enteignerin zu Recht auf allfällige Vorsteuerabzüge seitens der Parteien hin: Ist nämlich eine Partei selber mehrwertsteuerpflichtig, kann sie in der Regel die ihrem Anwalt auf dessen Honorar bezahlte MWST von ihrer eigenen Mehrwertsteuerabrechnung als Vorsteuer in Abzug bringen. In diesem Fall erleidet die Partei durch die MWST keinen zusätzlichen Schaden. Entsprechend wäre einer obsiegenden, selber mehrwertsteuerpflichtigen Partei kein Mehrwertsteuerzuschlag zur Parteientschädigung zuzusprechen, ausser sie mache dies geltend und weise nach, dass sie nicht im vollen Umfang vorsteuerabzugsberechtigt sei (vgl. Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., Rz. 4.82 mit Hinweisen). Jedoch werden in der Praxis bezüglich der Mehrwertsteuerpflicht einer Partei üblicherweise keine Abklärungen getroffen. Es kann ohnehin davon ausgegangen werden, dass die Enteigneten 1 nicht vorsteuerabzugsberechtigt sind. Dass die Vorinstanz die MWST berücksichtigt hat, ist damit nicht zu beanstanden.

E. 9.9.2

Für die Bestimmung des Stundenansatzes ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung primär auf die konkreten Umstände des einzelnen Verfahrens abzustellen und sekundär sind auch die örtlichen Verhältnisse, welche die Höhe der Aufwendungen der Enteigneten beeinflussen können (allgemeine Lebenskosten, örtliche Preise für Dienstleistungen, Mieten usw.), zu berücksichtigen (BGE 129 II 106 E. 3.4). Was die Höhe des Stundenansatzes im Allgemeinen betrifft, ist insbesondere auf das Urteil des Bundesgerichts vom 9. Dezember 2011 einzugehen. Das Bundesgericht hatte in diesem Urteil über die erstinstanzliche Parteientschädigung für jenes Verfahren zu befinden, in dem die Modelle zur schematischen Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte von Ertragsliegenschaften zu beurteilen waren. Es zog dabei Folgendes in Erwägung: Es habe in einem immerhin schon acht Jahre zurückliegenden Fall einen Stundenansatz von Fr. 210.- (zzgl. MWST) für nicht unverhältnismässig hoch erachtet. In einem Urteil aus dem Jahr 1997 sei es von einem Normalansatz von Fr. 200.- ausgegangen, der in tatsächlich und rechtlich sehr komplexen

Fällen auf Fr. 250.- erhöht werden könne. Beim zu beurteilenden Fall handle es sich um einen tatsächlich und rechtlich äusserst komplexen Fall, dem als Pilotfall grosse präjudizielle Bedeutung zukomme. Ein Stundenansatz von Fr. 280.- könne hierfür nicht als offensichtlich überrissen und damit ermessensfehlerhaft betrachtet werden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_100/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 14.3.2 samt Hinweisen).

E. 9.9.3

Es erscheint zwar fraglich, ob sich die rechtliche und tatsächliche Komplexität der vorliegenden Fälle mit dem vom Bundesgericht zu entscheidenden Fall 1C_100/2011, in welchem Modelle zur schematischen Ermittlung der lärmbedingten Minderwerte von Ertragsliegenschaften zu beurteilen waren oder mit derjenigen der Ostanflüge, wo u.a. auch eine Auseinandersetzung mit dem von der ESchK entwickelten Modell geboten war, vergleichen lässt. Immerhin handelt es sich vorliegend um Pilotfälle, in welchen Grundsatzfragen für zahlreiche weitere Verfahren zu klären sind; insbesondere sind verschiedene Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Rechtsfigur des direkten Überflugs erstmals zu prüfen. Im Rahmen der Spezialität stellen sich aufgrund der Konzentration der Überflüge auf die erste Morgenstunde neue Fragen; namentlich kann nicht wie bisher auf die IGW gemäss Anhang 5 der LSV abgestellt werden. Der Vorinstanz kommt bei der Festsetzung der Parteientschädigung wie erwähnt ein weiter Ermessensspielraum zu (vgl. vorne E. 9.6). Gemäss Art. 10 Abs. 2 VGKE sind Stundenansätze zwischen Fr. 200.- und Fr. 400.- zuzusprechen. Der von der Vorinstanz festgelegte Stundenansatz erscheint zwar im Vergleich zu den Rümlanger Fällen betreffend Verjährungszeitpunkt und den Ostanflugverfahren als eher hoch, befindet sich jedoch innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Bandbreite. Insgesamt erweist sich bei einzelfallbezogener Betrachtungsweise der angewendete Stundenansatz von Fr. 280.- zuzüglich MWST im vorliegenden Fall - auch wenn er im oberen Bereich des vom Bundesgericht vorgegebenen Rahmens angesiedelt ist - für den Platz Zürich nicht als unverhältnismässig hoch; die Vorinstanz hat den ihr zustehenden Ermessensspielraum nicht überschritten. Dies auch unter Berücksichtigung der seit Erlass der relevanten Bundesgerichtsurteile eingetretenen Teuerung und aufgrund des Umstands, dass es sich vorliegend anders als im Fall A-330/2013 nicht um ein Massenverfahren handelt, in welchem der Zeitaufwand für administrative (im Gegensatz zu juristischen) Tätigkeiten mit steigender Anzahl Beschwerdeführender tendenziell zunimmt und in der Folge zu einem tieferen Anwaltstarif führt (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 9.4.2 mit Hinweisen).

E. 9.10

Demnach sind weder beim Aufwand noch beim Stundenansatz Korrekturen vorzunehmen. Weiter spricht nichts dagegen, den Spesen gesondert Rechnung zu tragen (vgl. dazu Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A 330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 10). Die zugesprochene Parteientschädigung ist damit nicht zu beanstanden. Die Anschlussbeschwerde der Enteignerin ist betreffend die Enteigneten 1 folglich abzuweisen.

E. 10

Zusammenfassend bleibt Folgendes festzuhalten: Ein Entschädigungsanspruch aus Enteignung der Abwehrrechte gegen einen direkten Überflug ist mit der Vorinstanz zu verneinen und die Beschwerden sind folglich in diesem Punkt abzuweisen. Die Enteigneten 1 haben ihre Liegenschaft 1989, d.h. nach dem auch im Rahmen der Südanflüge relevanten

Stichtag vom 1. Januar 1961 erworben. Demnach ist ihr Entschädigungsanspruch gestützt auf die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche zu verneinen und ihre Beschwerde auch in diesem Punkt abzuweisen. Die Beschwerden der Enteigneten 2 bis 6 hingegen sind puncto Spezialität gutzuheissen, Dispositiv-Ziffer 1 ist diesbezüglich aufzuheben und das Verfahren an die Vorinstanz als Fachbehörde zur Überprüfung, welche Enteigneten unter Berücksichtigung der neusten bundesgerichtlichen Rechtsprechung und wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung Anspruch auf Schallschutzmassnahmen haben, zurückzuweisen. Im Rahmen ihres neuen Entscheids wird die Vorinstanz auch die übrigen Voraussetzungen für die Entschädigung der Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrbefugnisse genauer abzuklären haben. Im Übrigen besteht kein Anlass, in den vorliegenden Enteignungsverfahren weitergehende Schallschutzmassnahmen anzuordnen. Da der angefochtene Entscheid mit Bezug auf die Enteigneten 2 bis 6 teilweise aufzuheben und das vorinstanzliche Verfahren wieder aufzunehmen ist, erübrigt es sich, vorliegend über das Begehren der Enteignerin um Reduktion der vorinstanzlichen Parteientschädigung und über dasjenige der Enteigneten 3 bis 6 um Erhöhung dieser Entschädigung und Berücksichtigung der Kosten der von ihnen in Auftrag gegebenen Lärmmessungen zu befinden. Bezüglich der Enteigneten 1 sind weder beim Aufwand noch beim Stundenansatz Korrekturen vorzunehmen. Die Entschädigung des geltend gemachten Aufwands seitens der Vorinstanz erscheint insgesamt als angemessen, so dass die Anschlussbeschwerde abzuweisen ist.

E. 11.1

Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an die Enteigneten, hat der 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). Ein Abweichen von der in Art. 116 Abs. 1 EntG vorgesehenen Kostenverteilung kann insbesondere bei missbräuchlicher Beschwerdeführung oder offensichtlich übersetzten Forderungen gerechtfertigt sein. Wenn jedoch die Begehren in guten Treuen vertretbar waren und der Fall in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht Fragen aufwarf, die den Beizug eines Rechtsanwalts erforderlich machten, ist nicht ohne weiteres von der in Art. 116 Abs. 1 EntG für den Regelfall vorgesehenen Kostenverteilung abzuweichen (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 12.1 mit Hinweisen). Für ein Abweichen vom Grundsatz, wonach der Enteigner die aus der Geltendmachung des Enteignungsrechts entstehenden Kosten trägt, sind vorliegend - auch mit Bezug auf die Enteigneten 1 - keine Gründe ersichtlich. Der Antrag der Enteignerin, die Verfahrenskosten seien den Enteigneten aufzuerlegen und diesen sei keine Parteientschädigung zuzusprechen, ist demnach abzuweisen. Die Enteignerin hat sowohl die Verfahrenskosten zu tragen als auch eine Parteientschädigung an die Enteigneten zu leisten.

E. 11.2

Die Gerichtsgebühr bemisst sich nach Umfang und Schwierigkeit der Streitsache, Art der Prozessführung und finanzieller Lage der Parteien (Art. 63 Abs. 4bis VwVG sowie Art. 2 Abs. 1 VGKE; zur subsidiären Anwendbarkeit siehe vorne E. 1.1). Wie bereits ausgeführt, können bei der Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen die Bestimmungen der VGKE nur insoweit herangezogen werden, als sie mit Art. 116 Abs. 1 EntG vereinbar sind (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A 330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 5.3). Nicht

heranzuziehen sind insbesondere Art. 4 VGKE, welcher für Streitigkeiten mit Vermögensinteresse eine streitwertabhängige Gerichtsgebühr vorsieht, sowie Art. 7 Abs. 1 und 2 VGKE, welche hinsichtlich der Parteientschädigung das Unterliegerprinzip stipulieren (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-330/2013 vom 26. Juli 2013 E. 5.3 und E. 12.1 mit Hinweisen). Schliesslich ist bei der Festsetzung der Verfahrenskosten zu beachten, dass diese in enteignungsrechtlichen Verfahren üblicherweise eher niedrig zu halten sind (Urteil des Bundesgerichts 1E.9/2006 vom 20. September 2006 E. 3). Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mit einigen grundsätzlichen Fragen auseinandergesetzt und zwei Augenscheine durchgeführt. Es erscheint daher angemessen, die Verfahrenskosten auf Fr. 10'000.- festzulegen. Sie werden der Beschwerdegegnerin und Anschlussbeschwerdeführerin auferlegt und sind mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 2'500.- zu verrechnen. Der Restbetrag von Fr. 7'500.- ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zugunsten der Gerichtskasse zu überweisen.

E. 11.3

Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei. Das Anwaltshonorar wird nach dem notwendigen Zeitaufwand des Vertreters bemessen. Der Stundenansatz beträgt für Anwälte mindestens Fr. 200.- und höchstens Fr. 400.- exklusive MWST (vgl. Art. 8 bis 10 VGKE).

E. 11.3.1

Die Enteigneten 3 bis 6 haben eine detaillierte Kostennote ins Recht gelegt. Diese weist für die vier unter sich sehr ähnlichen Beschwerdeverfahren, an welchen die entsprechenden Rechtsvertreter beteiligt waren, einen Aufwand von insgesamt 150.53 Stunden aus. Bei einem Stundenansatz von Fr. 300.- ergibt sich ein Honorar von Fr. 48'813.- (inkl. Auslagen und MWST). Der angefallene Aufwand ist als notwendig anzuerkennen und der geltend gemachte Stundenansatz von Fr. 300.- erscheint angesichts der Spezialisierung der Rechtsvertreter und der Tatsache, dass sich im vorliegenden Verfahren grundsätzliche Fragen gestellt haben, gerechtfertigt. Hinzu kommen die Auslagen der Vertretung, die in der Kostennote ebenfalls ausgewiesen werden und nicht zu beanstanden sind. Weiter ist nach Art. 9 Abs. 1 Bst. c VGKE die MWST zu berücksichtigen. Die Parteientschädigung ist für die Enteigneten 3 bis 6 somit gestützt auf die eingereichte Kostennote auf Fr. 48'813.- (inkl. Auslagen, Fahrspesen und MWST) festzusetzen.

E. 11.3.2

Die Enteigneten 1 und 2 haben ebenfalls eine Kostennote eingereicht. Die erbrachten Leistungen werden darin für jeden beteiligten Rechtsanwalt aufgeführt und zeigen, an welchem Tag welche Arbeiten erledigt wurden. Der angefallene Zeitaufwand wird jedoch nicht für jeden einzelnen Arbeitsschritt ausgewiesen, sondern nur als Gesamttotal pro Person. Damit liegt keine hinreichend detaillierte Leistungsabrechnung vor (vgl. vorne E. 9.6). Die Parteientschädigung ist daher nach pflichtgemäßem Ermessen auf Fr. 45'000.- (inkl. Auslagen, Fahrspesen und MWST) festzusetzen.