Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

1C 485/2017

Urteil 23. April 2019

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Chaix, Präsident,
Bundesrichter Merkli, Karlen, Fonjallaz, Kneubühler,
Gerichtsschreiber Kessler Coendet.

Verfahrensbeteiligte
E._____ AG,
Beschwerdeführerin,
vertreten durch Dr. Dominik Strub und Andrej Bolliger, Rechtsanwälte,

gegen

Bundesamt für Strassen,
Beschwerdegegner,

Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 8.

Gegenstand
Enteignung;
Entschädigungsansprüche wegen Bauarbeiten.

Beschwerde gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I, vom 18. Juli 2017 (A-3637/2016, A-3641/2016).

Sachverhalt:

A.
Der Kanton Solothurn begründete mit öffentlicher Urkunde vom 21. September 1967 ein selbständiges und dauerndes Baurecht für den Bau und Betrieb der Raststätte Gunzgen Nord an der Nationalstrasse A1/A2. Mit Nachtrag vom 28. Juni 1994 wurde der Baurechtsvertrag zwischen dem Kanton und der damaligen Inhaberin des Baurechts neu gefasst. Danach hat das Baurecht eine Laufzeit bis Ende 2024. Die E._____ AG ist derzeit Inhaberin dieses Baurechts.

B.
Die Kantone Aargau und Solothurn reichten am 28. August 2007 beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch um Ausbau der A1/A2 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal von vier auf sechs Fahrstreifen ein. Im Rahmen der öffentlichen Auflage erhoben unter anderem Baurechtsinhaberinnen für die Raststätten Gunzgen Nord und Gunzgen Süd - so auch die Rechtsvorgänger der E._____ AG - Einsprache. Sie verlangten für die Dauer der auf ein Minimum zu reduzierenden projektbedingten Sperrung der Raststättenzufahrt die Enteignung der nachbarrechtlichen Abwehransprüche und volle Entschädigung bzw. die Feststellung der Schadenersatzpflicht des Bundes, eventualiter des Kantons Solothurn.
Das UVEK erteilte am 11. Januar 2010 die Plangenehmigung für das Ausführungsprojekt mit Auflagen. Auf die erwähnten Entschädigungsbegehren trat es nicht ein. Es erwog, die Entschädigung im Fall einer Schliessung der Raststättenzufahrt sei im Baurechtsvertrag geregelt. Die strittige Entschädigungsfrage sei durch Auslegung dieses Vertrags auf dem zivilrechtlichen Weg zu klären.
Die unterlegenen Einsprecherinnen zogen diesen Nichteintretensentscheid an das Bundesverwaltungsgericht weiter. Sie wandten sich gegen die Verweisung ihrer Entschädigungsforderungen auf den Zivilweg und verlangten stattdessen eine Überweisung an die zuständige eidgenössische Schätzungskommission zur Beurteilung. Mit Urteil A-684/2010 vom 1. Juli 2010 hiess das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerden gut und wies das UVEK an, die

angemeldeten Forderungen der zuständigen eidgenössischen Schätzungskommission zu überweisen. Dieses Urteil erwuchs unangefochten in Rechtskraft.
Mit Urteil 1C 480/2010 vom 23. Februar 2011 wies das Bundesgericht die Beschwerde der Einwohnergemeinden Härkingen, Gunzgen und Boningen ab; diese hatten erfolglos lärmschutzrechtliche Vorwürfe gegen das am 11. Januar 2010 genehmigte Ausführungsprojekt erhoben. Damit wurde die Plangenehmigung des UVEK rechtskräftig.

C.
Bei der Eidgenössischen Schätzungskommission, Kreis 8, (im Folgenden: Schätzungskommission) wurden am 9. Juni 2011 Verfahren betreffend die Entschädigungsforderungen für die Autobahnraststätten Gunzgen Nord und Gunzgen Süd eröffnet. Die Verfahren wurden einstweilen sistiert. Die Sistierung wurde am 30. März 2015 aufgehoben. Der Gegenstand der Verfahren wurde vorerst auf die Frage beschränkt, ob grundsätzlich eine Entschädigungspflicht bestehe. Für den Entscheid über diese Frage setzten die Parteien den Präsidenten der Schätzungskommission gemäss Art. 60 Abs. 4 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG; SR 711) als Einzelrichter ein. Mit Urteil vom 9. Mai 2016 wies dieser die Entschädigungsforderungen sämtlicher Ansprecher bei den beiden Raststätten ab.

D.
Die E._____ AG erhob Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Die Enteigneten bei der Raststätte Gunzgen Süd gelangten parallel dazu ebenfalls mit Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Dieses vereinigte die beiden Verfahren und wies die Beschwerden mit Urteil vom 18. Juli 2017 ab.

E.
Hiergegen führt die E._____ AG Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht. Sie beantragt die Aufhebung des angefochtenen Urteils und die Feststellung, dass eine grundsätzliche Entschädigungspflicht aus Enteignungsrecht bestehe. Insofern richtet sich die Beschwerde gegen Dispositiv Ziffer 2 des angefochtenen Urteils. Ein weiterer Beschwerdepunkt betrifft die Höhe der Parteientschädigung (Dispositiv Ziffer 4 des angefochtenen Urteils).
Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ersucht um Abweisung der Beschwerde. Das Bundesverwaltungsgericht erklärt Verzicht auf eine Vernehmlassung.

F.
Der Instruktionsrichter im bundesgerichtlichen Verfahren hat mit prozessleitender Verfügung vom 5. Oktober 2018 das ASTRA eingeladen, einen Bericht über die Ausgestaltung der Zufahrt zur Autobahnraststätte Gunzgen Nord während den Bauarbeiten, die Signalisation dieser Zufahrt sowie über den Baulärm und die Staubentwicklung einzureichen. Die Beschwerdeführerin hat ausserdem Gelegenheit erhalten, ihre Jahresrechnungen 2015 bis 2017 sowie Umsatzzahlen der ERFA-Gruppe (Erfahrungsgruppe von schweizerischen Autobahnraststätten) der entsprechenden Jahre einzureichen.
Am 29. Oktober 2018 reicht das ASTRA eine Stellungnahme und eine Dokumentation zur Situation bei der Raststätte Gunzgen Nord (Baudokumentation) ein. Die Beschwerdeführerin gibt am 10. Dezember 2018 ihre Jahresrechnungen 2016 und 2017 zu den Akten, beantragt die Edition der Umsatzzahlen der ERFA-Gruppe 2015 bis 2017 und äussert sich ablehnend zu einer Gewährung der Akteneinsicht an das ASTRA bezüglich ihrer Jahresrechnungen und den ERFA-Zahlen.

G.
Mit Verfügung vom 20. Dezember 2018 hat der Instruktionsrichter angeordnet, dass dem ASTRA keine Einsicht in die bei den Verfahrensakten befindlichen Geschäftszahlen der Beschwerdeführerin und Umsatzzahlen der ERFA-Gruppe gewährt wird. Immerhin sind dem ASTRA Prozentzahlen zur Entwicklung des Umsatzes der Beschwerdeführerin als wesentlicher Inhalt der nicht zugänglich gemachten Dokumente mitgeteilt worden; es ist ihm auch Gelegenheit gegeben worden, in dieser Hinsicht Gegenbeweismittel zu bezeichnen.
Das ASTRA verzichtet mit Eingabe vom 8. Januar 2019 auf weitere Ausführungen. Die Beschwerdeführerin nimmt am 1. Februar 2019 zur Eingabe des ASTRA vom 29. Oktober 2018 Stellung. Mit Eingabe vom 26. März 2019 äussert sich die Beschwerdeführerin nochmals zur Sache. Weitere Eingaben der Beteiligten sind nicht erfolgt.

Erwägungen:

1.

1.1. Gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts über die Entschädigungspflicht für eine formelle Enteignung im Zusammenhang mit einem Nationalstrassenprojekt steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht offen (Art. 87 Abs. 1 EntG und Art. 82 ff. BGG). Die Beschwerdeführerin ist als Enteignete, deren Entschädigungsanspruch verneint worden ist, zur Beschwerde befugt (Art. 89 Abs. 1 BGG). Da die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen ebenfalls erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten.

1.2. Die vorliegende Beschwerde richtet sich gegen das gleiche Anfechtungsobjekt wie jene der Enteigneten bei der Autobahnraststätte Gunzgen Süd (Verfahren 1C 469/2017). Der Ablauf der Bauarbeiten und die Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb sind bei den Raststätten aber unterschiedlich gewesen. Die Enteigneten machen in den beiden Rechtsmittelverfahren voneinander unabhängige Rechtsansprüche geltend. Es ist sachgerecht, die beiden Beschwerden getrennt zu beurteilen (Art. 71 BGG i.V.m. Art. 24 BZP).

1.3. Als zweite Rechtsmittelinstanz ist das Bundesgericht auf eine Rechtskontrolle beschränkt (Art. 95 BGG). Den Sachverhalt kann es gemäss Art. 97 und Art. 105 BGG nur noch beschränkt, auf offensichtliche Unrichtigkeit bzw. Unvollständigkeit (vgl. BGE 135 II 369 E. 3.1 S. 373 mit Hinweis) überprüfen. Die Beschwerdeführerin darf die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung nur rügen, wenn sie mit einem Mangel im erwähnten Sinn behaftet ist und dessen Behebung für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG).

2.
Die Vorinstanz hat im Unterschied zur Schätzungskommission das Vorliegen eines Nachbarschaftsverhältnisses zwischen der Baurechtsliegenschaft der Beschwerdeführerin und der Nationalstrasse bejaht.
Der Kanton Solothurn hat als Eigentümer des Areals im Bereich der Raststätte Gunzgen Nord eine selbständige und dauernde Baurechtsdienstbarkeit für diese Raststätte begründet. Das Eigentum an diesem Areal steht auch heute noch dem Kanton Solothurn zu. Sein Grundstück grenzt seitlich an die heute parzellarisch davon getrennte Fläche der Nationalstrasse an. Nur die zuletzt genannte Strassenparzelle ist infolge der Revision des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) vom 6. Oktober 2006 in das Eigentum des Bundes übergegangen. Ob Nationalstrasse und Nebenareal dinglich bereits voneinander getrennt waren, als noch der Kanton Strassenhalter war und das angesprochene Baurecht einräumte, ist nicht erstellt. Darauf kommt es aber nicht an.
Zwar sind Raststätten, Tankstellen und die dazugehörigen Parkplätze Nebenanlagen von Nationalstrassen (vgl. Art. 7 NSG und Art. 6 Abs. 1 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV; SR 725.111]). Sie bilden gemäss Art. 2 lit. d NSV Bestandteile der Nationalstrassen. Dennoch enthält Art. 7 Abs. 3 NSG eine gesetzliche Grundlage, dass die Kantone, unter Vorbehalt der bundesrechtlichen Bestimmungen und der Projektgenehmigung durch die zuständigen Bundesbehörden, die erforderlichen Rechte für den Bau, die Erweiterung und die Bewirtschaftung dieser Nebenanlagen an Private erteilen können. Eine entsprechende Regelung enthielt bereits Art. 7 Abs. 3 der früheren Fassung des NSG vom 17. Dezember 1971 (AS 1972 2608). Wie in der Botschaft des Bundesrats vom 28. April 1971 zur NSG-Änderung vom 17. Dezember 1971 ausgeführt wurde, gehört die Einräumung einer Baurechtsdienstbarkeit zu den Rechten im Sinne dieser Bestimmung (vgl. BBl 1971 I 1104 ff., 1106, 1111). Nationalstrassenrechtlich steht nichts entgegen, dass für den Betrieb einer Raststätte oder Tankstelle als Nebenanlage eine eigenständige Liegenschaft im Sinne des privaten Sachenrechts geschaffen wird.
Der Geschäftsbetrieb bei einer solchen Nebenanlage erfolgt nicht aufgrund der Delegation einer öffentlichen Aufgabe, sondern als privatwirtschaftliche Tätigkeit (vgl. auch Art. 50 NSG). Hinzu kommt, dass der Inhaber einer Baurechtsdienstbarkeit befugt ist, nachbarrechtliche Abwehransprüche selbständig geltend zu machen; dies gilt sogar hinsichtlich des Grundstücks, das mit dieser Dienstbarkeit belastet ist (BGE 111 II 236 E. 3 S. 240). Der Beschwerdeführerin als Inhaberin der Baurechtsdienstbarkeit stehen somit nachbarrechtliche Abwehrbefugnisse im Verhältnis zum baurechtsbelasteten Grundstück des Kantons wie auch zum Grundstück der Nationalstrasse zu.

3.
Im Zentrum der Auseinandersetzung vor Bundesgericht steht die Frage, ob die Baurechtsliegenschaft der Beschwerdeführerin bzw. ihr darauf befindlicher Betrieb übermässige Einwirkungen aus den Strassenbauarbeiten erlitten hat. In dieser Hinsicht sind zunächst allgemeine Erwägungen vorauszuschicken (E. 4), bevor der konkrete Einzelfall überprüft wird (unten E. 5, 6 und 7). Anschliessend sind weitere enteignungsrechtliche Fragen zu beurteilen (E. 8 und 9). Ein letzter

umstrittener Punkt betrifft die Parteientschädigung vor der Vorinstanz (unten E.10).

4.

4.1. Art. 679 und Art. 684 ZGB umschreiben das Recht des Nachbarn, übermässige Einwirkungen, die von der Ausübung des Eigentums über ein Grundstück ausgehen, abzuwehren (vgl. dazu BGE 143 III 242 E. 3.1 S. 245 mit Hinweisen). Die Immission muss nicht unbedingt von einer Benutzungshandlung ausgehen, die innerhalb der grundbuchlichen Grenzen des Ausgangsgrundstücks stattfindet; es genügt, dass sie als Folge einer bestimmten Benutzung des Ausgangsgrundstücks erscheint (vgl. BGE 132 III 49 E. 5.3.10 S. 60 mit Hinweisen).
Bei der Abgrenzung zwischen zulässiger und unzulässiger, d.h. übermässiger Immission ist die Intensität der Einwirkungen massgebend. Diese beurteilt sich nach objektiven Kriterien (vgl. BGE 138 III 49 E. 4.4.5 S. 57 mit Hinweis). Dabei sind gemäss dem Wortlaut von Art. 684 Abs. 2 ZGB die Lage und Beschaffenheit der Grundstücke sowie der Ortsgebrauch zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist bei dem nach Recht und Billigkeit zu treffenden Entscheid die individuell konkrete Interessenlage umfassend zu würdigen, wobei zu beachten bleibt, dass Art. 684 ZGB in erster Linie der Herstellung eines nachbarrechtlichen Interessenausgleichs dienen soll (BGE 138 III 49 E. 4.4.5 S. 57; 126 III 223 E. 4a S. 227).
Die Rechtsprechung hat ebenfalls einen Entschädigungsanspruch der Nachbarn aufgrund von vorübergehenden, unvermeidlichen und übermässigen Immissionen aus Bauarbeiten anerkannt. Dabei hat sie eine während langer Zeit in diesem Bereich bestehende Gesetzeslücke gefüllt (vgl. BGE 91 II 100 E. 2 S. 106 f. und die seitherige Rechtsprechung). Der Anspruch setzt voraus, dass die Einwirkungen der Art, Stärke und Dauer nach übermässig sind und eine beträchtliche Schädigung verursachen (BGE 91 II 100 E. 2 S. 106 und E. 3 S. 107). Im Zusammenhang mit der Bautätigkeit werden positive Immissionen (wie Lärm, Staub und Erschütterungen) und typische negative Immissionen (wie Sicht- und Zugangserschwerungen) bei Unvermeidlichkeit als zu duldende, aber wegen Überschreitung des Nachbarrechts dennoch entschädigungspflichtige Einwirkungen qualifiziert (vgl. BGE 126 III 452 E. 2c S. 456 f. mit Hinweisen).
Mit der Teilrevision des Immobiliarsachenrechts vom 11. Dezember 2009 ist dieser Anspruch in Art. 679a ZGB verankert worden. Diese Bestimmung ist vor allem auf Fälle zugeschnitten, in denen es um den Ersatz von blossen Vermögensschäden geht, wie z.B. Geschäftseinbussen durch geschwundene Kundschaft (vgl. Urteil 1C 671/2017 vom 14. August 2018 E. 5.2).

4.2. Die Abwehransprüche des Nachbarn können aber nicht zivilrechtlich durchgesetzt werden, wenn die Einwirkungen von einem Werk ausgehen, das im öffentlichen Interesse liegt, sowie wenn die Immissionen nicht oder nur mit einem unverhältnismässigen Kostenaufwand vermieden werden können. An ihre Stelle tritt ein Anspruch auf enteignungsrechtliche Entschädigung (vgl. BGE 143 III 242 E. 3.5 S. 248; 139 III 110 E. 2.3.4 S. 118; Urteil 5A 772/2017 vom 14. Februar 2019 E. 3.3). Zur Beurteilung von Entschädigungsforderungen betreffend Immissionen aus Nationalstrassen-Bauarbeiten sind erstinstanzlich die eidgenössischen Schätzungskommissionen zuständig (vgl. BGE 116 Ib 249 E. 2b S. 253).

4.3. Enteignungsrechtliche Entschädigungsansprüche wegen übermässigen Immissionen aus dem Betriebeines öffentlichen Werks setzen im Allgemeinen die Unvorhersehbarkeit der Immissionen, deren Spezialität und die Schwere des immissionsbedingten Schadens voraus (vgl. BGE 142 II 136 E. 2.1 S. 138 mit Hinweisen). Bei Bauarbeiten für ein öffentliches Werk gelten demgegenüber gemäss der Praxis besondere Regeln: Der Enteignungsrichter hat die dargelegte (oben E. 4.1), zivilrechtliche Rechtsprechung analog anzuwenden (vgl. BGE 132 II 427 E. 3 S. 435; 121 II 317 E. 4c S. 327; 117 Ib 15 E. 2c S. 19). Die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit und Spezialität der Immissionen kommen nicht zum Tragen (vgl. BGE 134 II 164 E. 8.1 S. 168 mit Hinweisen).
Unklar bleibt bei dieser amtlich veröffentlichten Praxis, inwieweit das erwähnte dritte Erfordernis (schwerer Schaden) bei Bauarbeiten für ein öffentliches Werk Anwendung findet. Der Wortlaut von Art. 679a ZGB enthält als Voraussetzung lediglich das Vorliegen eines Schadens; dass dieser beträchtlich sein muss, wird nicht ausdrücklich verlangt. Art. 679a ZGB hat aber zum Zweck, die bisherige zivilrechtliche Rechtsprechung, die einen beträchtlichen Schaden voraussetzt (vgl. oben E. 4.1), zu kodifizieren (vgl. die Botschaft des Bundesrats vom 27. Juni 2007 zur betreffenden Änderung des ZGB; BBl 2007 5283 ff., 5307). In der zivilrechtlichen Rechtsprechung hat das Bundesgericht auch schon verhältnismässig tiefe Schadenersatzbeträge für Umsatzeinbussen von Geschäften aus Bauarbeiten in der Nachbarschaft bestätigt, so Fr. 6'000.-- (BGE 91 II 100) und Fr. 50'000.-- (Urteil C.228/1986 vom 14. November 1986, in: SJ 1987 S. 145). Mit anderen Worten muss der Schaden in diesem Zusammenhang nicht schwer sein. Die bei Schadenersatzfällen für Immissionen aus dem Betrieb eines öffentlichen Werks an die Schwere des Schadens angelegten Massstäbe (vgl. dazu

BGE 134 II 49 E. 11 S. 66 mit Hinweisen) lassen sich nicht auf Fälle betreffend Bauarbeiten übertragen.
Vielmehr ist in Fällen der vorliegenden Art der privatrechtliche Übermässigkeitsbegriff wegleitend (vgl. PASCAL ECKENSTEIN, Spannungsfelder bei nachbarrechtlichen Klagen nach Art. 679 ZGB, 2010, S. 100; SCHMID/HÜRLIMANN-KAUP, Sachenrecht, 5. Aufl. 2017, N. 961; GRÉGORY BOVEY, in: Commentaire romand, Code civil II, 2016, N. 6 f. zu Art. 679a ZGB; HÜRLIMANN-KAUP/NYFFELER, Übermässige Immissionen als Folge rechtmässiger Bautätigkeit, in: Baurecht 2015 S. 5 ff., 7; ADRIAN GOSSWEILER, Entschädigungen für Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen, 2014, N. 376; vgl. auch Urteil 5A 772/2017 vom 14. Februar 2019 E. 3.3.2.3). Die Entschädigungspflicht setzt voraus, dass die Einwirkungen der Art, Stärke und Dauer nach übermässig sind (vgl. oben E. 4.1). Das Kriterium des beträchtlichen Schadens trägt dem Umstand Rechnung, dass eine geringfügige Beeinträchtigung aus Bauimmissionen nicht als übermässig gilt.
Es findet demnach auch die Voraussetzung des schweren Schadens bei enteignungsrechtlichen Entschädigungsforderungen wegen Bauarbeiten für ein öffentliches Werk keine Anwendung. In dieser Hinsicht ist die Rechtsprechung zu präzisieren.

4.4. Für die Beurteilung der vorliegenden Streitsache sind folgende zivilrechtlichen Urteile in chronologischer Reihenfolge von Interesse:
Das Bundesgericht anerkannte den Entschädigungsanspruch eines Bäckereigeschäfts in der Innenstadt von Biel, das wegen der Bauarbeiten für ein Geschäftshaus in der Nachbarschaft während etwas mehr als zwei Jahren (mit geringen Unterbrechungen) Lärm- und Staubeinwirkungen zu dulden hatte; gleichzeitig waren die Zugangswege für Fussgänger durch Belegung und Abschrankung des öffentlichen Strassenbodens beeinträchtigt (BGE 91 II 100 E. 2 S. 106). Auch bei einem Uhren- und Souvenirladen in der Genfer Innenstadt wurde ein Entschädigungsanspruch bestätigt, weil dieses wegen des Baus eines unterirdischen Parkhauses in der Nähe nicht nur Lärm, Staub und Erschütterungen hinzunehmen hatte; zusätzlich wurde der Zugang zum Geschäft für Fussgänger während vielen Monaten erschwert; der Umsatz sank im Jahr 1980 um 20 % und in den ersten sieben Monaten des Jahrs 1981 um 70 % (Urteil C.228/1986 vom 14. November 1986 E. 1 und E. 5a, in: SJ 1987 S. 145).
Bei einem Modegeschäft im Stadtzentrum von Zürich wurde der Zugang durch Belegung und Abschrankung des öffentlichen Grunds für Renovationsarbeiten an einem Nachbargebäude während über einem Jahr beeinträchtigt. Das Bundesgericht hob das kantonale Urteil, mit dem die Entschädigungspflicht der benachbarten Bauherrin ohne Weiteres verneint worden war, auf und wies die Angelegenheit zur Ergänzung der Sachverhaltsfeststellung und Neubeurteilung an die Vorinstanz zurück (BGE 114 II 230 E. 6 S. 238).
Das Bundesgericht hat ferner den Entschädigungsanspruch bei einer Geschäftsliegenschaft in der Genfer Innenstadt bestätigt. Dort waren wegen Bauarbeiten in der Nachbarschaft über zwei Jahre lang in erheblichem Umfang Lärm, Staub und Erschütterungen zu dulden. Darüber hinaus waren gewisse Geschäfte während mehreren Monaten für Fahrzeuge nicht zugänglich und teilweise war der Zugang auch für Fussgänger infolge Baugerüsten behindert. Das Bundesgericht bestätigte, dass die Einwirkungen mindestens während des ersten Baujahrs übermässig waren (vgl. Urteil 5C.117/2005 vom 16. August 2005 E. 2.2 und 2.3, in: ZBGR 88/2007 S. 203).

4.5. Aus der bisherigen enteignungsrechtlichen Praxis sind folgende Urteile aufschlussreich:
In einem Enteignungsfall nach aargauischem Recht hatte ein Restaurant während etwa einem halben Jahr unter Strassen- und Leitungsarbeiten zu leiden. Diese verursachten Lärm und zeitweise waren die Zufahrtsstrassen gesperrt. Das Bundesgericht schloss sich im Ergebnis der Auffassung der kantonalen Instanzen an, dass die Beeinträchtigung aus den Bauarbeiten nicht übermässig gewesen sei. Dabei war wesentlich, dass es sich um ein Quartierrestaurant handelte. Der Umsatz eines solchen Betriebs werde hauptsächlich ausserhalb der Tageszeiten, in denen die Bauarbeiten stattgefunden hätten, erwirtschaftet. Zudem sei der Zugang erschwert, für die Quartierkundschaft jedoch nicht völlig unterbunden gewesen (BGE 113 Ia 353, nicht publ. E. 3a bis 3d).
Im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstrasse A5 im Kanton Neuenburg war die einzige Zufahrt zu einem Hotel-Restaurant infolge einer Umleitung von ca. 500 m während über einem Jahr erschwert. Der Ansprecher behauptete zwar eine Umsatzeinbusse, vermochte aber wegen innerbetrieblichen Änderungen einen beträchtlichen Schaden nicht klar zu belegen. Das Bundesgericht ging weiter davon aus, dass die Umleitung für den überwiegenden Teil der Kundschaft jenes Betriebs kein entscheidendes Hindernis darstellte. Ein Entschädigungsanspruch wurde verneint (vgl. unveröffentlichtes Urteil E.18/1996 vom 20. Mai 1997 E. 3b und 3c).
Beim Bau des "Vue des Alpes"-Tunnels (Kantonsstrasse J 20) im Kanton Neuenburg stand die Abgeltung von Umsatzeinbussen eines Autogewerbebetriebs wegen den Strassenarbeiten zur Diskussion. Diese verursachten während über drei Jahren erheblichen Lärm und Staub; zudem war

die Zufahrt beeinträchtigt. Eine Umsatzeinbusse war belegt, doch der Anteil der Bauarbeiten an dieser Entwicklung war nicht genau feststellbar. Das Bundesgericht bejahte dennoch einen Entschädigungsanspruch unter diesem Titel (unveröffentlichtes Urteil E.12/1996 vom 15. August 1997 E. 6a und 6c).
Im Kanton Neuenburg wurde beim Bau der A5 weiter der ersatzlose Abbruch eines Hotel-Restaurants vorgesehen. Dabei wurde als Bestandteil der Entschädigung an die enteigneten Betreiber auch eine Entschädigung für Umsatzeinbussen aus den Bauarbeiten zugesprochen. Das Hotel hatte insoweit Lärm und Staub in einem Zeitraum von knapp zwei Jahren zu dulden, wobei diese während 15 Monaten (Oktober 1996 bis Ende 1997) eine besondere Intensität erreichten. Das Bundesgericht bestätigte die Übermässigkeit der Einwirkungen. Der Enteignete hatte eine Umsatzeinbusse von rund 20 % im Jahr 1997 geltend gemacht. Das Bundesgericht folgte den vorgelegten Geschäftszahlen nicht uneingeschränkt, bejahte aber insoweit trotzdem einen Entschädigungsanspruch (vgl. unveröffentlichtes Urteil 1E.16/1998 vom 6. Dezember 1999 E. 3c).
Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für den Gotthard-Basistunnel betreffen zwei vom Bundesgericht beurteilte Fälle Mietliegenschaften, die übermässige Lärm- und Staubeinwirkungen zu dulden hatten. Das Bundesgericht nahm eine Entschädigungspflicht im einen Fall für eine Renditeeinbusse von einem Drittel während dreizehn Jahren (BGE 132 II 427 E. 5.3 S. 441und E. 6.4 S. 443 ff.) sowie im anderen Fall von 20 % während sieben Jahren und von 10 % während drei zusätzlichen Jahren (Urteil 1C 618/2013 vom 27. November 2013) an.
Aufgrund der Bauarbeiten für den Gotthard-Basistunnel hatte ein Autogewerbebetrieb in übermässiger Weise Lärm, Staub und eine Erschwerung der Zufahrt während acht Jahren hinzunehmen. Das Bundesgericht bestätigte eine Entschädigungspflicht für die Hälfte des Umsatzes während den ersten fünf Jahren und für einen Drittel des Umsatzes während weiteren drei Jahren (Urteil 1C 606/2013 vom 27. November 2013).

4.6. Bei den vorstehend wiedergegebenen Urteilen handelt es sich um eine einzelfallbezogene Praxis. Dennoch lassen sich daraus gewisse Leitlinien für die Beurteilung von Entschädigungsforderungen wegen Umsatzeinbussen von Geschäften aus Bauarbeiten auf Nachbargrundstücken entnehmen. Tendenziell spricht es für die Übermässigkeit der vorübergehenden Immissionen und damit für das Bestehen einer Entschädigungspflicht,
- wenn die Beeinträchtigung längere Dauer (Richtwert über ein halbes Jahr; vgl. auch BGE 106 Ib 241 E. 5 S. 251) anhält,
-erhebliche positive (wie Lärm, Staub usw.) oder negative (wie Zugangserschwernisse) Immissionen zu dulden sind, wobei die Intensität sich im Verlauf der Bauarbeiten ändern kann,
- die Beeinträchtigung beim Geschäft eine erhebliche Umsatzeinbusse (Richtwert 20 bis 30 %) oder einen erheblichen Zusatzaufwand (wie für Reinigung) verursacht.
Erforderlich ist in jedem Fall eine Gesamtbetrachtung, die sich auf eine konkrete Überprüfung aller massgeblichen Umstände stützt. Im Übrigen kann bei besonders starken, vorübergehenden Immissionen bereits während kürzerer Dauer eine übermässige Beeinträchtigung anzuerkennen sein. Im Lichte dieser Erkenntnisse ist der vorliegende Fall zu untersuchen.

5.

5.1. Nach der Vorinstanz hat die Raststätte als Nebenanlage eine dienende Funktion im Verhältnis zur Nationalstrasse. Das Interesse der Raststätten-Betreiber an der ungestörten Geschäftstätigkeit habe deshalb hinter das öffentliche Interesse an den Strassenarbeiten zurückzutreten. Die Immissionen aus diesen Bauarbeiten könnten deshalb im Prinzip nicht als aussergewöhnlich gelten und seien somit entschädigungslos hinzunehmen. Hinzu komme, dass umfangreiche Arbeiten regelmässig eine längere Vorlaufzeit hätten, was es den Betreibern der Nebenanlagen ermögliche, sich darauf vorzubereiten.
Auch von den konkreten Umständen her seien die Einwirkungen nicht übermässig gewesen. Die Zufahrt zum Baurechtsgrundstück sei während der Bauzeit zwei Monate lang gesperrt gewesen. Die entsprechende Betriebsschliessung habe sich im Rahmen des üblichen Betriebsrisikos bewegt. Mit einer entsprechenden Begründung habe es das Bundesgericht geschützt, dass bei der Raststätte Gunzgen Süd keine Kurzarbeitsentschädigung für die neun Wochen dauernde Betriebseinstellung beim selben Strassenprojekt ausgerichtet werde (vgl. Urteil 8C 302/2013 vom 5. Juli 2013). Während der übrigen Bauzeit sei die Zufahrt gewährleistet gewesen. Selbst wenn es dabei Einschränkungen gegeben hätte (wie die Erkennbarkeit, die Platzverhältnisse und die Streckenführung der Zufahrt von der Nationalstrasse bei der Baustelle), was die Vorinstanz letztlich offenliess, hätten unter Berücksichtigung der besonderen Interessenlage keine aussergewöhnlichen Umstände vorgelegen.

5.2. Dagegen hält die Beschwerdeführerin die Störung aus den Bauarbeiten für übermässig. Sie

macht geltend, die Bauzeit habe knapp drei Jahre, von 2011 bis 2014, gedauert. Ausbauarbeiten wie die vorliegende Spurerweiterung seien aussergewöhnlich und höben sich von einer normalen Sanierung ab. Nur schon die zweimonatige Sperrung der Zufahrt sei aussergewöhnlich gewesen. Während der Bauzeit seien die Lärm- und Staubimmissionen erheblich gewesen, die Fahrspuren seien verengt geführt worden und die Zufahrt sei erschwert gewesen. Die mehrjährigen Bauarbeiten hätten zur Folge gehabt, dass viele Fahrzeuglenker den betroffenen Strassenabschnitt als unangenehm empfunden und ihren Halt bis ausserhalb des Baustellengebiets aufgeschoben hätten. Die Besucherfrequenzen der Raststätte hätten während der ganzen Bauzeit tiefer gelegen als vorher. Der Geschäftsumsatz auf der Raststätte sei bereits in den Jahren 2011 bis 2013 bis weit über 20 % tiefer gewesen als vorher und im Jahr 2014 - als der Betrieb zwei Monate geschlossen werden musste - nochmals zusätzlich eingebrochen. Die finanziellen Nachteile der Beschwerdeführerin seien auf das Bauvorhaben zurückzuführen. Die Vorinstanz habe den Sachverhalt hinsichtlich der Beeinträchtigung und des
erlittenen Schadens ungenügend abgeklärt.

6.

6.1. Die Vorinstanz hat die Lage und Beschaffenheit der betroffenen Grundstücke gewürdigt. Dieses Vorgehen entspricht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. oben E. 4.1). Die Baurechtsliegenschaft der Beschwerdeführerin ist über die Zufahrt von der Nationalstrasse her erschlossen und ihre Raststätte ist auf die Versorgung, aber auch das zeitweilige Erholungsbedürfnis der Benutzer dieser Strasse ausgerichtet. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Nationalstrasse gibt es aber dort erhebliche Lärm- und Abgasimmissionen aus dem Strassenverkehr. Dazu trägt auch der Betrieb der Raststätte selbst bei, wenn er wie im vorliegenden Fall mit einer Tankstelle verbunden ist. Der Umsatz wird zur Hauptsache mit der Bewirtung von Gästen sowie dem Verkauf von Bedarfsartikeln im Gebäudeinnern und wie erwähnt von Treibstoff für die Fahrzeuge erwirtschaftet. Die Kundschaft stammt aus dem Durchgangs- bzw. Fernverkehr; dabei handelt es sich hauptsächlich um vorbeifahrende Gelegenheitskunden. Auch wenn die Standorte der Autobahnraststätten behördlich vorgegeben sind (vgl. Art. 6 Abs. 4 NSV, so bereits Art. 4 Abs. 4 der früheren Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Nationalstrassen [AS 1996 250]), so stehen die einzelnen Raststätten in einem
Wettbewerb mit vergleichbaren Betrieben. Ein solcher besteht nicht nur unter den verschiedenen Raststätten, sondern aufgrund der Navigationssysteme in den Fahrzeugen in einem gewissen Umfang auch mit Betrieben in der Nähe von Autobahnausfahrten. Ein temporärer Kundschaftsschwund ist auch für Raststätten wirtschaftlich nur in einem gewissen Ausmass verkraftbar.

6.2. Das Verhältnis zwischen Raststätte und Nationalstrasse unterscheidet sich von jenem zwischen städtischen Geschäftsliegenschaften, bei denen die zivilrechtliche Rechtsprechung wiederholt Anlass zum Entscheid über die Übermässigkeit von Bauimmissionen hatte (vgl. oben E. 4.4). Darauf macht die Vorinstanz zu Recht aufmerksam. Das sichere und gute Funktionieren der Nationalstrasse hat im Allgemeinen Vorrang vor den geschäftlichen Interessen des Raststättenbetriebs. Kurzfristige Behinderungen und Unterbrüche des Verkehrs auf der Nationalstrasse können nicht nur wegen Unterhalts- oder Reparaturarbeiten an der Strasse, sondern aus vielfältigen Gründen auftreten und gehören zum normalen Betriebsrisiko der Raststätte.
Das Bundesgericht hat gestützt auf Art. 31 bis 33 des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1982 über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzentschädigung (AVIG; SR 837.0) den Anspruch auf eine Kurzarbeitsentschädigung für die neunwöchige Einstellung eines Betriebs bei der Raststätte Gunzgen Süd im Rahmen des gleichen Strassenbauprojekts verneint; diese Bauarbeiten wurden zum normalen Betriebsrisiko gerechnet (erwähntes Urteil 8C 302/2013 vom 5. Juli 2013 E. 6.2 und 6.3).
Aus diesem Urteil ergibt sich ein Anhaltspunkt für die Tragweite der üblichen Geschäftsrisiken bei den Betrieben auf einer Raststätte. Das Urteil vermag jedoch keine Bindungswirkung auf die enteignungsrechtliche Beurteilung des vorliegenden Falls zu entfalten. Hinzu kommt, dass dort mit der Dauer der Betriebsschliessung nur ein - wenn auch einschneidender - Zeitabschnitt der Bauarbeiten beurteilt worden ist. Die vorinstanzliche Argumentation dehnt die für diese Sperrung angestellten Überlegungen auf die ganze Bauzeit aus; sie begnügt sich mit der Feststellung, die Zufahrt von der Nationalstrasse zum Gelände der Raststätte sei dann offengestanden. Diese Sichtweise greift zu kurz. In der wiedergegebenen nachbar- bzw. enteignungsrechtlichen Rechtsprechung wurde auch das Gewicht von blossen Behinderungen bei weiterhin gegebener Zufahrt bzw. beim Zugang von Geschäften (Abschrankungen, Umleitungen usw.) sowie von Lärm- und Staubimmissionen aufgrund der Bauarbeiten konkret überprüft (vgl. oben E. 4.4 und 4.5). Der Umstand, dass eine Raststätte trotz den Strassenarbeiten den Betrieb aufrecht hält, schliesst es

nicht aus, dass die dabei hinzunehmende Beeinträchtigung sich als insgesamt übermässig erweist. Mit anderen Worten gehört es nicht
zum gewöhnlichen finanziellen Risiko einer Raststätte, jedwelche Nachteile aus Strassenarbeiten zu dulden.

6.3. Der Spurenausbau erhöht die Strassenkapazität und vergrössert den Kundenkreis für die Raststätte Gunzgen Nord. Diese Verbesserung schliesst entgegen der Auffassung der Vorinstanz einen enteignungsrechtlichen Anspruch der Beschwerdeführerin wegen Umsatzeinbussen infolge der entsprechenden Bauarbeiten nicht von vornherein aus. Das Bestehen einer Entschädigungspflicht in dieser Hinsicht richtet sich vielmehr nach den oben in E. 4.6 dargelegten Kriterien. Die Anrechnung von Sondervorteilen an die Entschädigung ist erst bei der Bemessung der Entschädigung zu berücksichtigen. Ob der Beschwerdeführerin aus dem Spurenausbau ein anrechenbarer Sondervorteil erwächst und welchen Betrag dies ausmacht, bleibt somit gegebenenfalls in einem anschliessenden Schätzungsverfahren zu bestimmen.
Es trifft zu, dass sich nur eine Raststätte - Gunzgen Nord - am ausgebauten Strassenabschnitt zwischen den Verzweigungen Wiggertal und Härkingen (d.h. in der Fahrtrichtung von Osten nach Westen) befindet. Als anrechenbarer Vorteil im Sinne von Art. 22 EntG fällt jener Nutzen in Betracht, der (allein) dem teilenteigneten Grundstück entsteht, nicht dagegen ein allgemeiner Vorteil, welcher auch den Nichtenteigneten zugutekommt (vgl. BGE 134 II 49 E. 12 S. 69). Der Spurenausbau kann für die Baurechtsliegenschaft der Beschwerdeführerin einen anrechenbaren Vorteil im Sinne von Art. 22 EntG bilden. Über diese Frage muss im derzeitigen Verfahrensstadium allerdings, wie dargelegt, nicht abschliessend entschieden werden.

6.4. Der Beschwerdegegner macht ausserdem geltend, der Umsatzverlust der einzelnen Raststätten bei dem abschnittsweise durchgeführten Spurenausbau der Nationalstrasse gleiche sich über das Ganze gesehen aus, weil dieser nacheinander die Raststätten reihum treffe. Dieser Einwand entkräftet aber einen enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruch der einzelnen Raststätte ebenfalls nicht dem Grundsatz nach. Die Fahrzeuglenker sind nicht darauf angewiesen, zu ihrer Versorgung und zeitweiligen Erholung die nächstgelegene Raststätte nach dem Ende der Baustelle aufzusuchen; sie weichen teilweise auch auf Betriebe im Nahbereich der Ausfahrten aus (vgl. oben E. 6.1). Es ist deshalb geboten, die baustellenbedingte Beeinträchtigung für jede Raststätte gesondert zu überprüfen.

6.5. Demzufolge sind die Auswirkungen der Baustelle auf die Liegenschaft der Raststätte Gunzgen Nord auch ausserhalb der zweimonatigen Zufahrtssperre bzw. der damaligen Betriebseinstellung konkret zu untersuchen. Die Vorinstanz hat den Sachverhalt in dieser Hinsicht ungenügend festgestellt. Das Bundesgericht kann den Sachverhalt in einem solchen Fall ergänzen (Art. 105 Abs. 2 BGG). Es kann auch neue Beweismittel abnehmen oder selbst einholen. Vorliegend sind im bundesgerichtlichen Instruktionsverfahren die nötigen Sachverhaltsfeststellungen getroffen worden, um über den Grundsatz der Entschädigungspflicht zu entscheiden. Da die Parteien Gelegenheit zur Stellungnahme zum Ergebnis dieser Abklärungen erhalten haben, kann im Folgenden darauf abgestellt werden.

7.

7.1. Die Ausgestaltung und Signalisation der Zufahrt zur Raststätte Gunzgen Nord, der Baulärm, die Staubentwicklung und die Erschütterungen änderten sich während des Bauablaufs. Nach Angaben des Beschwerdegegners fanden ab Oktober 2011 Vorbereitungsarbeiten statt, ab Frühling/Sommer 2012 kam es zu verkehrsrelevanten Veränderungen auf der Nationalstrasse. Die eigentlichen Strassenarbeiten gliederten sich gemäss Baudokumentation des Beschwerdegegners zeitlich überblicksweise wie folgt: Von Mai bis Juli 2012 wurden Arbeiten für Installationsplätze, u.a. im Raum der Raststätte Gunzgen Nord, aufgenommen (Phase V1). Von Ende Juli bis November 2012 (Phase V2) wurden die bisherigen Pannenstreifen befahrbar gemacht und weitere Arbeiten am Fahrbahnrand vorgenommen; dabei wurde der Verkehr gegen den Mittelstreifen gelenkt. Von November 2012 bis Januar 2013 (Phase V3) wurde der Verkehr nach aussen gelenkt, um den bisherigen Mittelstreifen befahrbar zu machen.
Von Februar bis Oktober 2013 (Phasen 1.1 bis 1.3) wurde der Verkehr auf der nördlichen Fahrbahnhälfte geführt, um die Südseite zu sanieren und auszubauen. Daraufhin wurde der ganze Verkehr von November 2013 bis April 2014 (Phasen 2.1 und 2.2) auf die neu erstellte Südseite verlegt, um die Nordseite zu sanieren und auszubauen. Von April 2014 bis Juni 2014 (Phase 2.3) war das westliche Teilstück der Umbaustrecke mit dem Bereich der Zufahrt zur Raststätte Gunzgen Nord für den Verkehr freigegeben; im östlichen Teilstück verblieb der Verkehr auf der Südseite. Ab Juni

2014 (Phasen 3.1 und 3.2) wurden im Mittelbereich und am Aussenrand Schlussarbeiten durchgeführt; der Verkehr verteilte sich auf die beiden neuen Fahrbahnhälften. Wie im Geschäftsbericht des Bundesrates 2014 (Band II S. 56) aufgeführt, läuft der Verkehr seit Ende August 2014 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal in beiden Richtungen dreispurig; damit ist das Bauprojekt in verkehrsmässiger Hinsicht abgeschlossen.

7.2. Aufgrund der Baudokumentation des Beschwerdegegners und der Parteivorbringen lässt sich annehmen, dass die Immissionen aus Lärm, Staub und Erschütterungen aufgrund der Bauarbeiten für sich allein eine zwar erhebliche, aber keine übermässige Störung verursacht haben. Die Lärm- und Staubimmissionen wurden stets so weit wie möglich begrenzt. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass eine Raststätte in dieser Hinsicht weniger empfindlich ist als andere Betriebe (vgl. oben E. 6.1). Konkret ist auch nicht ein aussergewöhnlicher Aufwand beim Betrieb wegen der Bauarbeiten (wie für Reinigung) geltend gemacht worden. Intensiv waren immerhin die Immissionen beim Abbruch der Betonplatten der ehemaligen Fahrbahn in den Jahren 2013 und 2014. Die dabei verursachten Erschütterungen bei der Raststätte lagen jedoch gemäss dem vom Beschwerdegegner eingeholten Bericht deutlich unter dem Richtwert der Norm "Erschütterungen - Erschütterungseinwirkungen auf Bauwerke" (SN 640 312 a). Im Vordergrund steht vielmehr die Beeinträchtigung der Zufahrt wegen der Baustelle.

7.3. Für die Verkehrsteilnehmer spielen Hinweisschilder am Strassenrand auf die Raststätte (auch zum Angebot) und eine übersichtliche Zufahrt eine wichtige Rolle. Es verhält sich anders als bei einem Quartierrestaurant (BGE 113 Ia 353) oder einem Hotel-Restaurant (Urteil E.18/1996, vgl. oben E. 4.5) mit Stammkundschaft, bei dem die Gäste Umleitungen oder andere Nachteile bei der Zufahrt in Kauf nehmen. Angesichts der hohen Geschwindigkeit, mit der die Fahrzeuge auf der Nationalstrasse verkehren, ist davon auszugehen, dass der individuelle Entscheid für oder gegen den Besuch einer Raststätte bereits im Vorfeld reift und selten erst direkt bei der Zufahrt fällt. Als Anhaltspunkt kann die Reihe der Hinweisschilder auf der Strasse dienen, von denen bei der vorliegenden Baustelle das erste rund 1'000 m vor der Zufahrt aufgestellt war (vgl. zur Signalisation Art. 62 Abs. 6 und Art. 89 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Dann wird sich ein Lenker, der auf der Überholspur fährt, darauf vorbereiten, diese rechtzeitig zu verlassen, um auf den Verzögerungsstreifen und die Zufahrt zur Raststätte zu gelangen. Bei der Beurteilung der Ausgestaltung der Zufahrt sind also nicht nur die Verhältnisse direkt an dieser Stelle, sondern auch auf den 1'000 m zuvor einzubeziehen.

7.4. Dass bereits die allgemeine, baustellenbedingte Verengung der Fahrspuren auf der Nationalstrasse einen bedeutenden Teil der Kundschaft vom Aufsuchen der Raststätte abhält, ist nicht anzunehmen. Hingegen gilt erfahrungsgemäss eine Verkehrsführung von Aus- bzw. Zufahrten mit Abschrankungen durch einen Baubereich hindurch bei einer Nationalstrasse als anspruchsvoll. Der Beschwerdegegner weist darauf hin, dass der Baubereich bei dieser besonderen Verkehrsführung lokal unterbrochen war und gefahrlos passiert werden konnte. Es musste nicht eigentlich durch eine Baustelle hindurch gefahren werden. Diese Art der Verkehrsführung vermied auch lange Umwege während der Bauzeit für Lenker, die zur Raststätte gelangen wollten. Dennoch wirkt die beim Heranfahren absehbare Notwendigkeit, einen Baubereich mit einem besonderen Verkehrsregime zu queren, abschreckend und ist geeignet, ortsunkundige Lenker vom Besuch der Raststätte abzuhalten. Ein derartiger Kundschaftsrückgang bildet von Art und Stärke eine erhebliche Beeinträchtigung für den Betrieb der Raststätte. Bei langer Dauer kann dies wirtschaftlich eine übermässige Beeinträchtigung für die Raststätte zur Folge haben. Wie es sich mit der Zufahrt in den Bauphasen konkret verhalten hat, ist nachfolgend gestützt auf die Baudokumentation des Beschwerdegegners zu beleuchten.

7.5. Im Herbst 2012 (Phase V2, drei bis vier Monate) bestand erstmals ein bedeutender Baustellenbereich am Aussenrand mit einer Zufahrt zur Raststätte durch diesen Baubereich hindurch. Für die Lenker war in diesem Zusammenhang von weitem eine anspruchsvolle Zufahrt zur Raststätte vorhersehbar. Die bisherigen Hinweistafeln auf die Raststätte Gunzgen Nord wurden durch orangefarbene (1'000 m und 500 m vor sowie bei der Zufahrt) ersetzt und je mit dem Zusatzschild "offen" ergänzt. Direkt bei der Zufahrt gab es besondere Signalisationen (Gefahrensignal [1.30, Art. 15 SSV] zusammen mit dem Hinweis auf Werkverkehr und Tempo 40 km/h); die Zufahrt war mit seitlichen Absperrelementen gesichert.
Von November 2012 bis Oktober 2013 (Phasen V3, 1.1 bis 1.3) bewegte sich der Verkehr am Aussenrand der nördlichen Fahrbahnhälfte (Seite der betroffenen Raststätte). Die Zufahrt war ohne besondere Anforderungen befahrbar. Diese Fahrbahn war aber erkennbar noch nicht umgebaut und wirkte weiterhin als Grossbaustelle (orangefarbene Hinweistafeln auf die Raststätte mit Vermerk

"offen" und Tempolimite 40 km/h bei Zufahrt).
Mit der Umlagerung des Verkehrs auf die Südhälfte ab November 2013 kam es erneut zu einem durchgehenden Baubereich und einer Zufahrt durch diesen hindurch zur beschwerdeführerischen Raststätte (Phase 2.1, drei bis vier Monate). Neben den orangefarbenen Hinweistafeln auf die Raststätte (mit Vermerk "offen") und der Tempobeschränkung auf 40 km/h gab es direkt bei der Zufahrt erneut das Gefahrensignal (1.30, Art. 15 SSV) mit dem Hinweis auf Werkverkehr und seitliche Absperrelemente. Die Zufahrt ist in dieser Phase für die Lenker wiederum als anspruchsvoll zu bewerten und dies war von weitem vorhersehbar. Vom 17. Februar bis 17. April 2014 galt dann die mehrfach erwähnte Zufahrtssperre (Phase 2.2); die Raststätte war geschlossen.
Nach der Wiedereröffnung von Zufahrt und Raststätte war die Nordseite der Fahrbahn weiterhin bis etwas weniger als 500 m vor der Raststätte für den Verkehr gesperrt (Phase 2.3, zwei Monate). Für die Fahrzeuglenker war es damals rund 1'000 m vor der Raststätte nicht absehbar, dass sie direkt bei der Zufahrt bereits die umgebaute Fahrbahn (ohne erhebliche Beschränkungen) benutzen konnten. Dass die Situation anders sein würde als bei der früheren Phase 2.1 ergab sich für die Lenker erst ab dem Moment (zwischen 500 m und 300 m vor der Zufahrt), als die Fahrspur auf die neue Fahrbahn überwechselte. Die Hinweistafeln auf die Raststätte waren 1'000 m und 500 m vor der Zufahrt weiterhin orange (ohne Vermerk "offen"); neu standen 300 m vor und direkt bei der Zufahrt blaue Hinweistafeln für die Raststätte. Dieser Fahrbahnwechsel erfolgte namentlich für Lenker auf der Überholspur zu einem späten Zeitpunkt, sodass sie kaum noch rechtzeitig zur Raststätte abzweigen konnten. Im Ergebnis sind die Zufahrtserschwernisse bei der Raststätte aufgrund der Baustelle in Phase 2.3 analog zur Phase 2.1 zu beurteilen.
Anders verhielt es sich hingegen ab Juni 2014 (Phasen 3.1 und 3.2, letzte zwei bis drei Monate). Die Nordseite der Fahrbahn war in erkennbarer Weise umgebaut und durchgehend für den Verkehr freigegeben. Die Abschlussarbeiten stellten Baubereiche von geringer Tragweite dar. Die Strassenverhältnisse liessen in diesem Zeitraum eine Zufahrt zur Raststätte ohne besondere Anforderungen erwarten.
Zusammengefasst ist anzuerkennen, dass der Beschwerdegegner grosse Anstrengungen unternommen hat, um die Beeinträchtigung der Zufahrt zur Raststätte aufgrund der Strassenbaustelle so gering wie möglich zu halten. Die Sperrung der Zufahrt wurde zeitlich auf ein Minimum (Phase 2.2) beschränkt. Die Signalisation informierte die Fahrzeuglenker während den Bauarbeiten ausreichend und zweckmässig über die Raststätte und die Zufahrt. Letztere war während den etwas über zweijährigen Strassenarbeiten (Sommer 2012 bis Sommer 2014) allerdings in den Phasen V2 (drei bis vier Monate) und 2.1 bis 2.3 (acht Monate) trotz sicherer Befahrbarkeit mit erheblichen Nachteilen verbunden. Beim zweitgenannten Zeitabschnitt fällt erschwerend ins Gewicht dass die Zufahrt zwei Monate davon (Phase 2.2) vollständig unterbunden war. In den Zwischenphasen V3 und 1.1 bis 1.3 war die Zufahrt an sich ohne besondere Anforderungen befahrbar, wirkte aber auf der Seite der Raststätte Gunzgen Nord weiterhin als Grossbaustelle. Dazu trugen die Bauimmissionen (oben E. 7.2) bei. Dies änderte erst ab der Phase 3.1; dann war der Umbau auf der Nationalstrasse nahezu abgeschlossen.

7.6. In die bei den bundesgerichtlichen Akten befindlichen Geschäftszahlen der Beschwerdeführerin ist dem Beschwerdegegner kein Einblick gewährt worden, weil an diesen nach der Rechtsprechung ein objektives Geheimhaltungsinteresse besteht (vgl. BGE 142 II 268 E. 5.2.4 S. 279 mit Hinweis). Der Instruktionsrichter im bundesgerichtlichen Verfahren hat dem Beschwerdegegner aber eine Übersicht über die prozentuale Entwicklung der Umsätze von 2010 bis 2017 gegeben (Art. 56 Abs. 3 BGG). Die Umsatzzahlen der ERFA-Gruppe sind im vorliegenden Zusammenhang nicht wesentlich. Das von der Beschwerdeführerin in dieser Hinsicht gestellte Editionsbegehren ist gegenstandslos.
Aus der prozentualen Entwicklung des Umsatzes beim Raststättenbetrieb der Beschwerdeführerin ergibt sich folgendes Bild: Im Geschäftsjahr 2011 sank der Bruttoumsatz gegenüber 2010 nur unbedeutend, dafür aber 2012 im Vergleich zu 2011 um rund 15 %. In den Jahren 2013 und 2014 nahm er im Verhältnis zum jeweiligen Vorjahr nochmals um rund je 10 % ab. Entsprechend lag der Umsatz im Jahr 2014 insgesamt etwa 35 % tiefer als im Jahr 2010. Erst im Jahr 2015 stieg er wieder um rund 15 % gegenüber 2014 an und hielt sich in den Jahren 2016 und 2017 ungefähr auf diesem Stand.
Dabei ging der erste deutliche Umsatzeinbruch im Jahr 2012 mit den erheblichen Nachteilen bei der Zufahrt zur Raststätte in der Phase V2 einher. Weiter wurde der umsatzmässige Tiefpunkt im Jahr 2014 erreicht, als die Raststätte zwei Monate geschlossen war (Phase 2.2) und ansonsten in der ersten Jahreshälfte nachteilige Zufahrtsverhältnisse (Phasen 2.1 und 2.3) bestanden. Erst im Jahr 2015, nach Abschluss der Bauarbeiten, nahm der Umsatz wieder deutlich zu. Über das Ganze gesehen lässt sich ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen den Hauptarbeiten auf der Nationalstrasse und der Umsatzentwicklung nicht in Abrede stellen. Eine genaue Bemessung des baustellenbedingten, wirtschaftlichen Schadens erlaubt die prozentuale Entwicklung der

Umsatzzahlen allerdings nicht.

7.7. Bei einer Gesamtbetrachtung ist die Schwere der Beeinträchtigung des betroffenen Betriebs durch die Bauarbeiten mit jener bei den zwei Fällen von Geschäftsliegenschaften in Genf (Urteile C.228/1986 vom 14. November 1986 und 5C.117/2005 vom 16. August 2005; oben E. 4.4) und dem Hotel-Restaurant im Kanton Neuenburg (Urteil 1E.16/1998 vom 6. Dezember 1999; oben E. 4.5) vergleichbar. Besonders einschneidend war die zweimonatige Totalsperrung der Zufahrt zur Raststätte Gunzgen Nord im zweiten Baujahr. Ansonsten war diese Zufahrt zwar offen, die Baustellenverhältnisse vor und bei der Zufahrt stellten sich aber jeweils nach einigen Monaten immer wieder anders dar. Am Anfang des ersten Baujahrs und dann vor allem im zweiten Baujahr war die Zufahrt erheblich erschwert. Dazwischen lag eine Zwischenphase, bei der die Zufahrt nicht anspruchsvoll war, aber wegen der noch umgebauten Fahrbahn dennoch der Eindruck einer Grossbaustelle bestand. Dazu trugen Baulärm, Staub und Erschütterungen bei. Zu einer markanten wirtschaftlichen Erholung kam es bei der Raststätte in dieser Zwischenphase nicht. Das Zusammenspiel dieser Nachteile führte - vor allem in den Geschäftsjahren 2012, 2013 und 2014 - zu einer erheblichen Umsatzeinbusse, die den
Rahmen des normalen Betriebsrisikos der Raststätte übersteigt. Demzufolge sind die Voraussetzungen für eine grundsätzliche Entschädigungspflicht wegen übermässigen Immissionen aus den fraglichen Strassenarbeiten auf die Baurechtsliegenschaft der Beschwerdeführerin erfüllt. Die Beschwerde ist in diesem Punkt begründet.

8.

8.1. Als weiteren Einwand bringt der Beschwerdegegner vor, der Entschädigunganspruch sei mit dem Baurechtsvertrag wegbedungen worden. Dabei bezieht er sich auf folgende Vertragsklausel:

"Muss der Baurechtsvertrag zufolge Veränderungen der Strassenanlage vorzeitig aufgelöst werden, oder wird der Raststättenbetrieb ohne Verschulden der Firma oder des Pächters, zum Beispiel durch behördliche Verfügung eingeschränkt, bzw. durch höhere Gewalt oder weitere Gründe, für erhebliche Dauer oder endgültig verhindert, so ist der Baurechtszins entsprechend zu ermässigen oder zu erlassen. Eine Zinsreduktion muss jedoch nicht gewährt werden, wenn die Zufahrt zum Rastplatz infolge Sanierungsarbeiten an Belägen oder Schutzeinrichtungen im Bereiche der Verzögerungsspur oder der Verkehrsflächen des öffentlichen Areals aus technischen Gründen vorübergehend gesperrt werden müsste oder wenn die im Baurecht erstellten Gebäude durch Brand ganz oder teilweise zerstört werden sollten."

Die Beschwerdeführerin ist indessen der Meinung, dass diese Klausel eine Entschädigung für Fälle der vorliegenden Art nicht ausschliesse.

8.2. Die Schätzungskommission hatte diese vertragliche Vereinbarung als abschliessend beurteilt. Sie leitete aus der Regelung über die Reduktion des Baurechtszinses ab, dass damit ein qualifiziertes Schweigen im Hinblick auf eine weitergehende Entschädigungspflicht vorliege. Es sei nicht einzusehen, dass der Kanton Solothurn als Baurechtsgeber sich dem Risiko nicht kalkulierbarer Entschädigungsforderungen habe aussetzen wollen. Weiter würden die Entschädigungsmodalitäten mittels Reduktion des Baurechtszinses den Inhalt des Baurechts umschreiben. Auch von daher seien weitergehende Ansprüche ausgeschlossen.
Die Vorinstanz hat die Frage, ob der Baurechtsvertrag einem enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruch entgegensteht, ausdrücklich offengelassen. Dies tat sie, weil sie die Nachteile aus den Bauarbeiten ohnehin nicht als übermässig ansah. Da das Bundesgericht in diesem Punkt zu einer anderen Beurteilung gelangt, ist auf die vertragliche Regelung einzugehen.

8.3. Für die Vertragsauslegung ist in erster Linie auf den übereinstimmenden wirklichen Willen der Parteien abzustellen (Art. 18 Abs. 1 OR). Was die Parteien beim Vertragsabschluss gewusst, gewollt oder tatsächlich verstanden haben, ist Tatfrage und der bundesgerichtlichen Überprüfung nur in den Schranken von Art. 105 BGG zugänglich (BGE 133 III 675 E. 3.3 S. 681 mit Hinweisen).
Die Vertragsauslegung nach dem Vertrauensgrundsatz ist demgegenüber eine Rechtsfrage, die vom Bundesgericht bei Verträgen nach Bundesrecht frei, bei kantonalrechtlichen Verträgen hingegen grundsätzlich nur auf Willkür hin überprüft wird (Art. 95 BGG; BGE 122 I 328 E. 1a/bb S. 331 f. und E. 3a S. 333; Urteile 2C 258/2011 vom 30. August 2012 E. 4.2, in: ZBl 114/2013 S. 408; 2C 828/2013 vom 24. März 2014 E. 2.3; je mit Hinweisen). Vorliegend geht es um eine vertragliche Regelung der Parteien im Zusammenhang mit einer Baurechtsdienstbarkeit, die im Grundbuch eingetragen ist. Es handelt sich um einen Vertrag nach Bundeszivilrecht, dessen normative

Auslegung vom Bundesgericht frei überprüft werden kann.

8.4. Die Verfahrensparteien berufen sich auf aktenkundige Aussagen des Kantons Solothurn, um ihren Standpunkt zu stützen. Der Sachverhalt lässt sich in dieser Hinsicht ohne Weiteres ergänzen (Art. 105 BGG). Der Kanton Solothurn ist als Baurechtsgeber der Parzelle Vertragspartei und war bei Vertragsschluss Halter der Nationalstrasse (oben E. 2). Soweit er Angaben zum tatsächlichen Willen der Parteien zum Vertragsinhalt gemacht hat, hat er sich darauf behaften zu lassen. In dieser Hinsicht besteht kein Anlass für eine Vertragsauslegung nach dem Vertrauensgrundsatz.
Die Beschwerdeführerin macht geltend, der Kanton Solothurn habe sich im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zum betreffenden Vertragsinhalt geäussert. Diese Behauptung ist gemäss den Verfahrensakten zutreffend. Gemäss den Feststellungen des UVEK in der Plangenehmigung hat der Kanton Solothurn in der Vernehmlassung vom 28. April 2008 zur Einsprache der Rechtsvorgänger der Beschwerdeführerin Folgendes ausgeführt: Im Baurechtsvertrag sei festgehalten, dass die Raststätte während erforderlicher Bauarbeiten auf der A1 zeitweise vom Autobahnverkehr abgekoppelt werden könne. Dabei sei man von einer Belagserneuerung ausgegangen, die eine kurze Schliessungszeit erfordere, und nicht von einer Spurerweiterung mit einer Schliessungsdauer von zwei bis drei Monaten. Der Kanton schlage darum vor, dass vier Wochen der Schliessungszeit durch den Raststättenbetreiber zu tragen seien (Betriebsferien). Für die restliche Schliessungszeit sei ihm eine Entschädigung zu entrichten
Demgegenüber betrifft das vom Beschwerdegegner angeführte Schreiben des Kantons Solothurn vom 25. Februar 2016 an die Baurechtsinhaber im Parallelfall 1C 469/2017 die Modalitäten für eine Verlängerung des Baurechtsvertrags. Dabei weist der Kanton Solothurn darauf hin, dass der Vertrag neu vom ASTRA genehmigt werden muss (vgl. Art. 6 Abs. 5 NSV vom 7. November 2007). Wenn in diesem Rahmen eine Schutzklausel zur Wegbedingung der Entschädigungspflicht bei Strassenbauarbeiten vorgeschlagen wird, erfolgt dies unter der Geltung der neuen Rechtslage. Die betreffenden Aussagen des Kantons Solothurn entkräften den Gehalt der dargelegten, am 28. April 2008 abgegebenen Stellungnahme nicht.

8.5. Die Äusserungen des Kantons Solothurn sprechen dafür, dass eine zweimonatige Sperrung der Zufahrt zur Raststätte nach dem Parteiwillen den Rahmen einer "vorübergehenden" bzw. kurzen Sperrung gemäss Vertrag übersteigt. Im Gegenteil fällt diese somit unter die Wendung "erhebliche Dauer" gemäss der Vertragsklausel; für eine solche Konstellation ist eine Reduktion des Baurechtszinses vereinbart worden. Zur Frage, ob die Vertragsklausel für einen derartigen Fall abschliessend ist bzw. eine weitergehende Entschädigungspflicht stillschweigend wegbedingt, lässt sich kein tatsächlicher Vertragswille ausmachen.
Ein sachgerechter Interessenausgleich führt zur Annahme, dass die Vertragsparteien mit der Regelung zur Zinsreduktion bei erheblicher Dauer der strassenbedingten Betriebsschliessung eine weitergehende Entschädigungspflicht nicht ausgeschlossen haben. Vielmehr ist nach dem Vertrauensgrundsatz davon auszugehen, dass die Parteien für einen solchen Fall von einer eigenen Regelung zur weitergehenden Entschädigung absahen und insoweit die gesetzliche Regelung gelten lassen wollten. Wie die Vertragsklausel insofern mit Blick auf eine kurze bzw. "vorübergehende" Sperrung der Zufahrt zu verstehen ist, kann vorliegend offenbleiben. Jedenfalls ergibt sich aus der Auslegung der fraglichen Vertragsklausel, dass bei der vorliegend betroffenen Konstellation einer zweimonatigen Zufahrtssperre die gesetzliche Regelung über enteignungsrechtliche Entschädigungsansprüche zum Zuge kommt.
Darüber hinaus ist Folgendes anzumerken: Der Umstand, dass die im Streit liegende Entschädigungsforderung im Ergebnis nicht unter den Vertragsinhalt fällt, hat zur Folge, dass der besondere Streitbeilegungsmechanismus gemäss diesem Vertrag (Schiedsgericht) nicht zum Tragen kommt. Unter diesem Blickwinkel ist es im Ergebnis nicht zu beanstanden, dass das Bundesverwaltungsgericht das UVEK im Urteil A-684/2010 vom 1. Juli 2010 angewiesen hat, die Forderung an die Schätzungskommission zu überweisen (Prozessgeschichte, lit. B).

8.6. Als weiteres Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass ein Entschädigungsanspruch der Beschwerdeführerin für den vorliegenden Fall durch die überprüfte Klausel des Baurechtsvertrags nicht wegbedungen worden ist.

9.
Zu erörtern bleibt, gegen welches Gemeinwesen bzw. welche Behörde sich der enteignungsrechtliche Entschädigungsanspruch richtet.

9.1. Die Verfahrensbeteiligten waren an der Einigungsverhandlung vor der Schätzungskommission übereingekommen, dass der Bund bzw. der Beschwerdegegner für die geltend gemachten

Forderungen passivlegitimiert sei. Die Vorinstanz hat jedoch erwogen, dass nach der gesetzlichen Ordnung (Art. 62a Abs. 7 NSG i.V.m. Art. 56 Abs. 6 NSV) der Kanton Solothurn Träger des Enteignungsrechts sei. Es sei zweifelhaft, ob die erwähnte Abrede geeignet sei, diese Rechtsträgerschaft im vorliegenden Zusammenhang zu übertragen. Da die Vorinstanz den enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruch aber verneinte, hat sie offengelassen, wer insofern entschädigungspflichtig sei. Die Verfahrenskosten vor Bundesverwaltungsgericht, die gemäss Art. 116 Abs. 1 EntG grundsätzlich vom Enteigner zu tragen sind, hat die Vorinstanz dem Beschwerdegegner auferlegt. Dabei war für sie wegleitend, dass dieser die Stellung des Bundes als Enteigner anerkannt hatte.
Demgegenüber hatte der Präsident der Schätzungskommission in der prozessleitenden Verfügung vom 14. April 2011 erwogen, Art. 62a NSG i.V.m. Art. 56 NSV seien nicht einschlägig. Die Eigenschaft des Beschwerdegegners als Enteigner folge aus Art. 40a NSG, wonach das Bundesamt für den Ausbau bestehender Nationalstrassen zuständig sei.
In der Beschwerdeschrift an das Bundesgericht wird in dieser Hinsicht der Rechtsauffassung der Schätzungskommission beigepflichtet. Der Beschwerdegegner widersetzt sich vor Bundesgericht nicht konkret einer Rechtsstellung als Enteigner, bestreitet aber wie dargelegt eine enteignungsrechtliche Entschädigungspflicht der Sache nach.

9.2. Im Zuge der NSG-Revision vom 6. Oktober 2006 ist die Strassenhoheit und das Eigentum an den Nationalstrassen per 1. Januar 2008 von den Kantonen auf den Bund übergegangen (Art. 8 Abs. 1 NSG). Es trifft zu, dass seither das ASTRA für den Bau neuer und den Ausbau bestehender Nationalstrassen zuständig ist (Art. 40a lit. b NSG). Die Zuständigkeit für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes ist bei den Kantonen geblieben (Art. 40a lit. a NSG).
Allerdings enthält Art. 62a NSG eine übergangsrechtliche Regelung zur Änderung vom 6. Oktober 2006. Danach regelt der Bundesrat die Zuständigkeit für die Vollendung der im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom 6. Oktober 2006 laufenden Ausbau- und Unterhaltsvorhaben (Art. 62a Abs. 7 NSG). Nach Art. 56 Abs. 6 NSV bleibt der Kanton bei hängigen Plangenehmigungsgesuchen im Rahmen von Bau- oder Ausbauvorhaben bis zum Abschluss der Verfahren zuständig.
Im vorliegenden Fall war das Plangenehmigungsgesuch für den Ausbau der Nationalstrasse am 1. Januar 2008 hängig, so dass darauf Art. 62a Abs. 7 NSG i.V.m. Art. 56 Abs. 6 NSV anwendbar sind. Somit war der Kanton Solothurn nach diesen Vorschriften für das Ausbauprojekt auf seinem Gebiet zuständig (vgl. Urteil 1C 480/2010 vom 23. Februar 2011 E. 2). Art. 40a NSG spielt in diesem Zusammenhang hingegen keine wesentliche Rolle. Der abweichenden Auffassung der Schätzungskommission kann nicht gefolgt werden.

9.3. Gemäss Art. 39 Abs. 1 NSG steht das Enteignungsrecht der für das Strassenprojekt zuständigen Behörde zu. Die Kantone sind befugt, ihr Enteignungsrecht den Gemeinden zu übertragen. Die Stellung als Enteigner gemäss der Plangenehmigung vom 11. Januar 2010 kommt gestützt auf Art. 39 Abs. 1 NSG dem Kanton Solothurn bzw. der nach kantonalem Recht zuständigen Stelle zu.
Nach Art. 2 EntG kann der Bund das Enteignungsrecht im Anwendungsbereich dieses Erlasses (vgl. dazu Art. 26a NSG) selbst ausüben oder es an Dritte übertragen. Die Übertragung erfolgt - je nach Bedeutung des Werks - durch Bundesbeschluss oder Bundesgesetz (Art. 3 Abs. 2 EntG). Ermächtigt ein Bundesgesetz den Dritten nicht generell zur Enteignung, so entscheidet darüber nach Art. 3 Abs. 3 EntG das in der Sache zuständige Departement (vgl. Urteil 1E.5/2001 vom 16. Oktober 2001 E. 2a). Art. 39 Abs. 1 NSG sieht die Übertragbarkeit des Enteignungsrechts in genereller Weise vom Kanton auf die Gemeinden vor. Dies schliesst es aber nicht aus, dass das Enteignungsrecht des Kantons in einem besonderen Fall auch auf den Bund bzw. das ASTRA übertragen werden darf. Bei einem Nationalstrassenprojekt ist dafür der Entscheid des UVEK als in der Sache zuständiges Departement erforderlich (Art. 3 Abs. 3 EntG). Im vorliegenden Fall würde es damit im Ergebnis die dem Kanton gemäss dem früheren Plangenehmigungsentscheid zustehende Enteignerstellung nachträglich anpassen.
Nach den Akten tritt der Beschwerdegegner im vorliegenden Verfahren aufgrund einer Prozessabrede mit dem Kanton als Enteigner auf. Eine solche Absprache erfüllt die Anforderungen von Art. 3 Abs. 3 EntG grundsätzlich nicht. Sie entspricht der Sache nach immerhin der Verleihung einer Prozessführungsbefugnis vom Kanton an den Bund und ist insoweit als wirksam anzuerkennen.

9.4. Es fragt sich allerdings, ob der betreffende Nationalstrassenabschnitt gestützt auf Art. 62a Abs. 2 NSG ins Eigentum des Bundes überführt wurde. Für eine entsprechende Bereinigung weist diese Bestimmung die Zuständigkeit ebenfalls dem Departement zu. Jedenfalls fällt auf, dass gemäss der Baudokumentation, die dem Bundesgericht eingereicht worden ist, die Projektleitung bei der

Ausführung des Projekts beim Beschwerdegegner und nicht beim Kanton Solothurn gelegen hat.
Es ist denkbar, dass die fragliche Absprache zwischen dem Beschwerdegegner und dem Kanton durch einen übergeordneten Hoheitsakt des UVEK betreffend Projektausführung oder Bereinigung der Eigentumsverhältnisse genehmigt worden ist. Eine solcher Hoheitsakt kann die Anforderungen von Art. 3 Abs. 3 EntG erfüllen, auch wenn darin nicht explizit auf den im Rahmen des ganzen Projekts nebensächlichen Punkt der Enteignerstellung im vorliegenden Verfahren Bezug genommen wird. Die Einholung eines förmlichen Entscheids des UVEK ist folglich entbehrlich, wenn dieses als nach Art. 3 Abs. 3 EntG und Art. 62a Abs. 2 NSG zuständige Stelle die Position des Beschwerdegegners schriftlich bestätigt, dass ihm die Enteignerstellung im vorliegenden Verfahren zukommt.

9.5. Unter diesen Umständen ist die Auseinandersetzung im Hinblick auf die Frage der Enteignerstellung nicht spruchreif. Sie bedarf vielmehr insoweit einer ergänzenden Abklärung, die im Rahmen der Rückweisung (vgl. unten E. 11) der Schätzungskommission obliegt. Je nach Ergebnis muss das Verfahren mit dem Kanton Solothurn oder dem Bund weitergeführt werden.

10.
Die Beschwerdeführerin kritisiert die Höhe der Parteientschädigung, welche die Vorinstanz ihr zugesprochen hat.

10.1. Nach dem angefochtenen Urteil hat der Beschwerdegegner der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von Fr. 4'000.-- für das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht zu bezahlen. Da keine Kostennote eingereicht worden war, hat die Vorinstanz diesen Betrag unter Abschätzung des Aufwands pauschal festgesetzt.
Die Beschwerdeführerin hat die Vorinstanz bei Einreichung der Beschwerdeschrift und der Replik darum ersucht, ihr Gelegenheit zur Vorlage einer Honorarnote zu geben. Sie rügt es als Verfahrensfehler, dass die Vorinstanz über die Parteientschädigung ohne eine solche Aufforderung befunden hat. Weiter sei die pauschale Bemessung anhand des nun vor Bundesgericht tatsächlich ausgewiesenen Arbeitsaufwands des Rechtsvertreters zu tief ausgefallen.

10.2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten, trägt gemäss Art. 116 Abs. 1 EntG grundsätzlich der Enteigner. Die Höhe der Parteientschädigung richtet sich nach dem Reglement vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht (VGKE; SR 173.320.2; vgl. Urteil 1C 100/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 14.3.1, nicht publ. in BGE 138 II 77). Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (Art. 8 Abs. 1 VGKE). Wie aus Art. 10 i.V.m. Art. 14 VGKE hervorgeht, wird die Entschädigung für die anwaltliche Vertretung nach dem Aufwand und nicht nach dem Streitwert bestimmt; dabei wird nur der "notwendige" Zeitaufwand im Sinne von Art. 10 Abs. 1 VGKE abgegolten (vgl. Urteil 2C 730/2017 vom 4. April 2018 E. 3.2 mit Hinweisen). Art. 10 Abs. 2 VGKE sieht Stundenansätze für Anwälte von mindestens Fr. 200.-- und höchstens Fr. 400.-- ohne Mehrwertsteuer vor.

10.3. Nach Art. 14 Abs. 2 VGKE setzt das Bundesverwaltungsgericht die Parteientschädigung aufgrund der Kostennote, bei deren Fehlen aufgrund der Akten fest. Eine Verpflichtung des Gerichts, eine solche einzuholen, besteht jedoch nicht (vgl. Urteil 2C 343/2010 vom 11. April 2011 E. 8.3.2, nicht publ. in BGE 137 II 199). Die Verfahrenspartei kann eine entsprechende gerichtliche Pflicht auch nicht dadurch konstruieren, dass sie darum ersucht, zur Honorareinreichung aufgefordert zu werden. Spätestens zum Zeitpunkt der abschliessenden Stellungnahme an die Vorinstanz - vorliegend die Replik - hatte der Rechtsvertreter von sich aus die Kostennote einzureichen (vgl. Urteil 2C 422/2011 vom 9. Januar 2012 E. 2). Die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführerin geht fehl. Die Vorinstanz stützte sich daher für die Bemessung der Parteientschädigung zu Recht auf die Akten.

10.4. Bei der Festlegung der Parteientschädigung innerhalb des gesetzlichen Rahmens steht dem Bundesverwaltungsgericht zwangsläufig ein gewisses Ermessen zu, namentlich wenn es sie gemäss Art. 14 Abs. 2 VGKE aufgrund der Akten festsetzt. Das Bundesgericht greift nur ein, wenn das Bundesverwaltungsgericht seinen Ermessensspielraum überschritten oder missbraucht hat (Urteil 2C 730/2017 vom 4. April 2018 E. 3.3 mit Hinweisen).
Die Beschwerdeschrift an die Vorinstanz umfasst 13 Seiten und die Replik 7 Seiten. Bei einem mittleren Honoraransatz im Rahmen von Art. 10 Abs. 2 VGKE hat die Vorinstanz dem Rechtsvertreter pauschal einen Aufwand von jedenfalls mehr als zehn Stunden zugebilligt. Die Beschwerdeführerin beansprucht jedoch einen solchen von knapp 21 Stunden. Ihr Rechtsvertreter hat sie bereits vor der Schätzungskommission vertreten, so dass ihm von dort die Sach- und

Rechtslage im Wesentlichen bekannt war. Die Schätzungskommission hat der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von Fr. 28'943.--, entsprechend einem Aufwand von über 100 Stunden, zugesprochen. Zudem wurden die Forderungen für die beiden Raststätten (vgl. Parallelverfahren 1C 469/2017) auf der Ebene der Schätzungskommission und der Vorinstanz zusammen beurteilt. Dem Beschwerdegegner ist beizupflichten, dass die Argumentation in den Eingaben an die Vorinstanz für die beiden Raststätten in weiten Teilen übereinstimmt. Auch insoweit bestanden Synergieeffekte im vorinstanzlichen Verfahren. Insgesamt hat die Vorinstanz ihren Ermessensspielraum mit der festgesetzten Parteientschädigung weder missbraucht noch überschritten; deren Höhe ist nicht bundesrechtswidrig.

11.
Nach dem Gesagten ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen.
Dispositiv Ziffer 2 des vorinstanzlichen Urteils ist insoweit aufzuheben, als damit das Rechtsmittel der Beschwerdeführerin abgewiesen wurde. Es ist festzustellen, dass im vorliegenden Fall zu ihren Gunsten eine grundsätzliche Entschädigungspflicht aus Enteignungsrecht gegeben ist. Die Angelegenheit ist zur Bemessung der Enteignungsentschädigung und zur Bestimmung des diesbezüglichen Schuldners an die Schätzungskommission zurückzuweisen.
Hingegen ist die Beschwerde in Bezug auf die Parteientschädigung im Verfahren vor der Vorinstanz (Dispositiv Ziffer 4 des vorinstanzlichen Urteils) abzuweisen.
Die Kostenfolgen im bundesgerichtlichen Verfahren richten sich nach dem Bundesgerichtsgesetz (Art. 116 Abs. 3 EntG). Bei der Kostenverteilung ist zu berücksichtigen, dass die Beschwerdeführerin als Enteignete nur in einem untergeordneten Punkt (Parteientschädigung) unterliegt. Insofern rechtfertigt es sich, die Gerichtskosten dem Beschwerdegegner, der in Vermögensinteressen prozessiert, aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 und 4 BGG). Dieser ist zu verpflichten, der Beschwerdeführerin eine angemessene Parteientschädigung zu entrichten (Art. 68 Abs. 1 bis 3 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerde wird teilweise gutgeheissen.

Dispositiv Ziffer 2 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. Juli 2017 wird insoweit aufgehoben, als damit das Rechtsmittel der Beschwerdeführerin abgewiesen worden ist. Es wird festgestellt, dass zu ihren Gunsten eine grundsätzliche Entschädigungspflicht aus Enteignungsrecht im Sinne der Erwägungen besteht. Die Angelegenheit wird zur Neubeurteilung an die Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 8, zurückgewiesen.

Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2.
Die Gerichtskosten von Fr. 8'000.-- werden dem Beschwerdegegner auferlegt.

3.
Der Beschwerdegegner hat der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von Fr. 10'000.-- zu bezahlen.

4.
Dieses Urteil wird den Parteien, der Eidgenössischen Schätzungskommission, Kreis 8, und dem Bundesverwaltungsgericht, Abteilung I, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 23. April 2019

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Chaix

Der Gerichtsschreiber: Kessler Coendet