Bundesverwaltungsgericht

Tribunal administratif fédéral

Tribunale amministrativo federale

Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-1923/2008
{T 0/2}

Urteil vom 26. Mai 2009

Besetzung

Richter Beat Forster (Vorsitz), Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot, Richterin Marianne Ryter Sauvant, Richter Jérôme Candrian, Richter Lorenz Kneubühler, Gerichtsschreiber Mario Vena.

Parteien

Bassersdorf – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2002-152/diverse)

1. **AA.**_____, **AB.**_____ und **AC.**_____ **(A-1923/2008)**, alle vertreten durch **AA.**_____,
2. **AD.**_____ und **AE.**_____und **161 Mitbeteiligte (A-2601/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
3. **AF.**_____ und **6 Mitbeteiligte (A-2674/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Ettler,
4. **AG.**_____ und **3 Mitbeteiligte (A-2737/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Elgg – Schätzungsentscheide vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2006-197/002 und 003)

5. **BA.**_____,**. BB.**_____ und **BC.**_____ sowie **BD.**_____ und **BE.**_____ **(A-2736/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose

Illnau-Effretikon – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2002-155/diverse)

6. **CA.**_____ und **6 Mitbeteiligte (A-2603/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
7. **CB.**_____ und **5 Mitbeteiligte (A-2661/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Illnau-Effretikon – Schätzungsentscheid vom 18. April 2008 (Enteignungsverfahren Nr. 2002-155/006)

8. **D.**_____ **(A-3354/2008)**, vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,

Kloten – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2003-159/diverse)

9. **EA**._____ und **EB.**_____ **(A-2256/2008)**, beide vertreten durch **EC.**_____,
10. **ED.**_____ **(A-2566/2008)**, vertreten durch Rechtsanwalt Christopher Tillman,
11. **EE**._____ und **EF.**_____ **(A-2659/2008)**, beide vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
12. **EG.**_____ und **EH.**_____ und **150 Mitbeteiligte (A-2665/2008)**, alle vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. iur. Urs Jordi und Marco E. Vitali,
13. **EI.**_____ und **78 Mitbeteiligte (A-2667/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Ettler,
14. **EJ**._____ **(A-2741/2008)**, vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Kloten – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2003-159/Einzelentscheid)

15. **F.**_____ **(A-2746/2008)**, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Thomas Wipf,

Kyburg – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2006-194/diverse)

16. **GA.**_____ **(A-2053/2008)**, vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
17. **GB.**_____ sowie **GC.**_____ und **GD.**_____ **(A-2742/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Lindau – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2002-151/diverse)

18. **HA.**_____ und **HB.**_____ **(A-2180/2008)**,
19. **HC.**_____ und **174 Mitbeteiligte (A-2625/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
20. **HD.**_____ und **4 Mitbeteiligte (A-2671/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Ettler,

21. **HE._____** und **10 Mitbeteiligte (A-2739/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Lindau – Schätzungsentscheid vom 18. April 2008 (Enteignungsverfahren Nr. 2002-151/110)

22. **I._____ (A-3352/2008)**, vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur.Isabelle Häner,

Nürensdorf – Schätzungsentscheide vom 17. Dezember 2007, 3. April 2008 und 18. April 2008 (Enteignungsverfahren Nr. 2002-153/diverse)

23. **JA._____** und **JB._____** und **338 Mitbeteiligte (A-2631/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
24. **JC._____** und **JD._____** und **5 Mitbeteiligte (A-2688/2008)**, alle vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. iur. Urs Jordi und Marco E. Vitali,
25. **JE._____** und **JF._____** und **10 Mitbeteiligte (A-2670/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Ettler,
26. **JG._____** und **JH._____** und **9 Mitbeteiligte (A-2740/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,
27. **JI._____** und **2 Mitbeteiligte (A-2940/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,
28. **JJ._____** und **JK._____** und **62 Mitbeteiligte (A-2959/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
29. **JL._____** und **JM._____** und **6 Mitbeteiligte (A-2960/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
30. **JN._____** und **2 Mitbeteiligte (A-3068/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Ettler,
31. **JO._____ (A-3229/2008)**, verteten durch Rechtsanwältin Carole Wepfer Neukomm,

Turbenthal – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2003-157/diverse)

32. **KA._____ (A-2641/2008)**, vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,
33. **KB._____** sowie **KC._____ (A-2735/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Weisslingen – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2006-196/diverse)

34. **LA._____ (A-2595/2008)**, vertreten durch Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner,
35. **LB._____** und **2 Mitbeteiligte (A-2727/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Winterthur – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2004-168/diverse)

36. **MA._____** und **MB._____** und **6 Mitbeteiligte (A-2732/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Zell – Schätzungsentscheid vom 17. Dezember 2007 (Enteignungsverfahren Nr. 2002-154/diverse)

37. **N._____** und **13 Mitbeteiligte (A-2731/2008)**, alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Diverse

38. **OA._____** und **OB._____** und **4 Mitbeteiligte (A-1923/2008),** alle vertreten durch Rechtsanwalt Kurt Klose,

Beschwerdeführende,

gegen

Unique (Flughafen Zürich AG),
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Roland Gfeller,
Beschwerdegegnerin,

und

Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10,
Teilentscheide der Eidgenössischen Schätzungskommis-

Gegenstand

Sachverhalt:

A.
Am 22. Mai 2000 kündigte Deutschland die schweizerisch-deutsche Vereinbarung von 1984 über die An- und Abflüge zum bzw. vom Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet. Daraufhin intensivierten sich die zwischen den beiden Ländern in dieser Sache schon Ende 1998 aufgenommenen Verhandlungen. Im Herbst 2001 einigten sich die Parteien auf einen Staatsvertrag, mit dessen Umsetzung – vorauswendungs- und schrittweise – sogleich zu beginnen war. So wurde am 19. Oktober 2001 ein neues, den deutschen Luftraum entlastendes Nachtflugregime eingeführt; die Landungen, die bis dahin von Norden erfolgt waren, wurden auf die Piste 28 verlegt, mit Anflug aus Osten. Zu noch mehr solchen Ostanflügen kam es, als am 27. Oktober 2002 die neue staatsvertragliche Wochenend- und Feiertagsregelung zu greifen anfing. Dem bloss vorläufig angewandten, aber noch nicht ratifizierten Staatsvertrag erwuchs im schweizerischen Parlament Widerstand; am 18. März 2003 scheitere er dort endgültig. Die Beschränkungen des Staatsvertrags entfielen jedoch nicht, denn von Seiten Deutschlands waren sie in einer einseitigen Durchführungsverordnung (DVO) verankert worden. Die DVO wurde sukzessive verschärft, so dass es zu stets noch mehr Anflügen aus Osten kam, v.a. während der Nachtstunden. Ab dem 30. Oktober 2003 wurden, für den frühen Morgen, zudem auch Südanflüge über die Piste 34 eingeführt.

B.
Infolge der Einführung der Ostanflüge im Herbst 2001 und deren steten Zunahme meldeten eine Vielzahl von Grundeigentümern aus dem betroffenen Gebiet bei der Flughafen Zürich AG (Enteignerin) Entschädigungsbegehren an. Die Enteignerin übermittelte die Gesuche an die Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 10 (ESchK), die ab dem 11. August 2003 – für jede der 24 betroffenen Gemeinden und Städte separat – Enteignungsverfahren einleitete. Auf Antrag der Enteignerin beschränkte die ESchK am 2. März 2005 die Verfahren auf die Frage der Unvorhersehbarkeit als eine der Anspruchsvoraussetzungen. Mehrere Verfahren wurden erst später eröffnet; die ESchK schloss diese jeweils den für die betreffende Gemeinde bereits laufenden an.

C.
Am 17. Dezember 2007 kam die ESchK zum Schluss, dass der 1. Januar 1961 massgeblicher Stichtag für die Unvorhersehbarkeit sei. Sie befand, dieses vom Bundesgericht für die Landesflughäfen Zürich und

Genf festgelegte Datum sei eine allgemeine Regel, die nicht nur in unmittelbarer Nähe zum Flughafen beachtlich sei. Sie komme ferner unabhängig davon zur Anwendung, welche Gründe zu Mehrlärm geführt hätten. Es komme einzig auf die Auswirkungen des Flugbetriebs an; unerheblich sei, ob die Ursachen für die fragliche Betriebsänderung politischer, technischer, wirtschaftlicher, betrieblicher oder anderer Natur seien. Entsprechend wies die ESchK mit Teilentscheiden in 21 der 24 Verfahren die Begehren all jener ab, die das jeweils fragliche Grundeigentum nach diesem Datum erworben hatten. Bei Liegenschaften, die von einem direkten Überflug betroffen seien, oder solchen, bei denen das Erwerbsdatum vor dem 1. Januar 1961 liege, werde später einzeln und in separaten Verfahren entschieden.

Die Teilentscheide vom 17. Dezember 2007 wurden den insgesamt 1'116 Betroffenen am 7. März 2008 in 24 Sammel- und Einzelentscheiden eröffnet. Am 3. April 2008 fällte die ESchK einen analogen Sammelentscheid mit weiteren 73 Betroffenen und am 18. April 2008 vier Sammel- und Einzelentscheide mit zusätzlich 14 Betroffenen.

D.

Gegen 17 dieser total 29 Entscheide gingen beim Bundesverwaltungsgericht vom 20. März bis zum 23. Mai 2008 insgesamt 37 Beschwerden mit 1'093 beschwerdeführenden Parteien ein. Die Beschwerden stammen teils von einzelnen oder mehreren Personen und teils von grösseren eigens gebildeten Gruppen von Beschwerdeführenden. Die meisten Beschwerdeführenden sind anwaltlich vertreten, wobei mehrere Rechtsvertreter zugleich verschiedene Mandate innehaben.

D.a Alle Beschwerdeführenden beantragen in erster Linie die Aufhebung des sie betreffenden Teilentscheids sowie – ausdrücklich oder sinngemäss – die Feststellung der Unvorhersehbarkeit der Ostanflüge. Ausserdem wird bezogen auf viele einzelne Grundeigentümer eine Aufhebung des jeweils fraglichen Entscheids verlangt, weil die ESchK (Vorinstanz) angeblich zu Unrecht ein Erwerbsdatum nach dem 1. Januar 1961 bzw. keinen direkten Überflug angenommen habe. Diese Fälle seien vom jeweiligen Teilentscheid auszunehmen bzw. es sei dort ein früherer Erwerb bzw. ein direkter Überflug festzustellen.

Der Beschwerdeführer 31 verlangt die Aufhebung des Entscheids und die Rückweisung an die Vorinstanz zur Neubeurteilung.

Das beantragen, im Sinne von Eventual- bzw. Subeventualbegehren, auch die Beschwerdeführenden 2, 6, 8, 11, 16, 19, 22, 23, 28, 29 und

34 sowie 12 und 24, dies sowohl betreffend die Voraussehbarkeit als auch was den Erwerb und den Überflug einzelner Grundstücke angeht.

Darüber hinaus verlangen die Beschwerdeführenden 8 und 22 volle Entschädigung und Verzinsung für den wegen übermässiger Lärmeinwirkung bzw. direkten Überflugs entstandenen Minderwert ihrer Liegenschaften.

Gemäss dem Antrag der Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 ist die Vorinstanz anzuweisen, das Datum für die Vorhersehbarkeit auf Oktober 2001 bzw. frühestens auf den 1. September 1989 festzulegen. Weiter seien die Entscheide insofern aufzuheben, als sie nicht klarstellten, in welchen Fällen ein Erwerbsdatum vor dem 1. Januar 1961 oder ein direkter Überflug verneint worden sei.

Die Festlegung auf 2001 oder allenfalls 1999 als Jahr für die Voraussehbarkeit verlangen auch die Beschwerdeführenden 18. Für die Beschwerdeführenden 1 ist derweil 1996 massgebend; sie fordern überdies eine Minderwertsentschädigung für ihr Haus von Fr. 750'000.–.

D.b Weiter werden diverse Beweisanträge gestellt; so wird im Zusammenhang mit dem direkten Überflug mehrfach ein Augenschein verlangt. Die Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 ersuchen schliesslich um Durchführung einer öffentlichen Verhandlung.

D.c Zur Begründung wird in den Beschwerden im Wesentlichen ausgeführt, bis im Herbst 2001 habe es fast ausschliesslich Anflüge von Norden gegeben und die Westpiste (Piste 10/28) habe fast nur als Startpiste (gegen Westen) gedient; Landungen hätten auf Piste 28 nur bei starkem Westwind, mithin nur in Ausnahmefällen stattgefunden. Die Ostanflüge auf Piste 28, wie sie seit Oktober 2001 durchgeführt würden, seien das Resultat der von Deutschland mit der DVO erlassenen Beschränkungen und hätten damit politische Gründe. Diese Anflüge und der damit verbundene Lärm seien für alle völlig überraschend gekommen. Selbst die Behörden und die Enteignerin hätten nicht damit gerechnet. Umso weniger könne deshalb von den Anwohnern – massgebend sei der Durchschnittsbürger – verlangt werden, sie hätten die Entwicklung voraussehen müssen. Auch die Raumplanung, v.a. der kantonale Richtplan, und die Lärmzonenplanung hätten nicht vorgesehen, dass am bis Herbst 2001 gültigen Pistenkonzept, also dem Landen von Norden und dem Starten nach Westen, etwas ändern würde (u.a. Beschwerdeführende 12 und 24). Darauf hätten sich die Anwohner verlassen können. Der 1. Januar 1961, den das Bundesgericht als Stichtag für die Voraussehbarkeit festgelegt habe, gelte nur für das üb-

liche Verkehrswachstum, nicht aber für eine Verkehrsverlagerung bzw. eine Änderung des Betriebs oder des An- und Abflugkonzepts, wie sie mit den Ostanflügen plötzlich eingetreten sei. Für das neue Regime, das von den zuvor in jahrzehntelanger Praxis gefestigten Verhältnissen massiv abweiche, und hauptsächlich durch Flüge in der Nacht und zu den Nachtrandstunden geprägt sei, könne das Datum nicht Anwendung finden (Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30). Keinesfalls sei ab dem 1. Januar 1961 kanalisierter, konzentrierter, übermässiger und nicht verteilter Fluglärm voraussehbar gewesen (Beschwerdeführende 4, 5, 7, 14, 17, 21, 26, 27, 32, 33, 35, 36 und 37). Das Datum beziehe sich zudem nur auf Grundstücke in unmittelbarer Nähe zum Flughafen (Beschwerdeführende 2, 6, 8, 11, 16, 19, 22, 23, 28, 29).

D.d Die Beschwerdeführenden werfen der Vorinstanz weiter vor, sie habe den Sachverhalt nicht richtig erhoben, wesentliche Elemente und Vorbringen nicht berücksichtigt und damit eine Rechtsverweigerung begangen, und – in Verletzung des rechtlichen Gehörs – ihre Entscheide unzureichend begründet. Sodann habe sie eine Vielzahl von Grundeigentümern zu Unrecht vom Verfahren ausgeschlossen, indem sie fälschlicherweise ein Erwerbsdatum nach dem 1. Januar 1961 bzw. keinen direkten Überflug angenommen habe. Angesichts des nicht näher konkretisierten Sektors für den direkten Überflug sei in den betreffenden Fällen nicht nachvollziehbar, warum sie einen solchen verneint habe (Beschwerdeführende 12 und 24). Die Vorinstanz habe nicht erklärt, welche Ausschlusskriterien sie anwende, und dort, wo der Erwerb angeblich nach dem 1. Januar 1961 stattgefunden habe, nicht angegeben, an welchem (späteren) Erwerbsdatum sie sich orientiere. Somit habe sie in beiden Fällen eine unbekannte Vielzahl von Betroffenen ausgeschlossen (Beschwerdeführende 3, 13, 20, 25 und 30). Bei den Beschwerdeführenden 8 und 22 sei sie schliesslich fälschlicherweise davon ausgegangen, es sei kein Begehren wegen direkten Überflugs gestellt worden, um einen solchen alsdann gar nicht zu prüfen.

E.

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 6. Mai bzw. 16. Juni 2008 alle Beschwerdeverfahren in dieser Sache vereinigt (A-1923/2008). Im Rahmen der Zwischenverfügung vom 16. Juni 2008 hat es ausserdem den Antrag auf Sistierung des Beschwerdeverfahrens bis zum Vorliegen eines definitiven Betriebsreglements abgewiesen. Das Bundesgericht ist auf eine gegen diesen Entscheid gerichtete Beschwerde mit Urteil 1C_364/2008 vom 15. September 2008 nicht eingetreten.

F.

Die Flughafen Zürich AG (Beschwerdegegnerin) schliesst mit Beschwerdeantwort vom 26. September 2008 auf Abweisung der Beschwerden, soweit darauf eingetreten werden könne. Sie führt aus, Piste 28 werde bei Westwindlagen seit 1961 als Landepiste gebraucht. Die regelmässige Nutzung für Landungen von Grossflugzeugen sei überdies auch schon vorher eine Realität gewesen. Somit entspreche es dem normalen und zu erwartenden Ablauf, wenn die Piste heute für vermehrte Landungen eingesetzt werde. Ein einmal gewähltes Pistennutzungskonzept könne immer wieder hinterfragt und geändert werden, aus was für Gründen auch immer. Der 1. Januar 1961 gelte sowohl für Genf wie auch für Zürich; das Bundesgericht habe dies mehrmals bekräftigt, auch als die vorliegend strittige Problematik längst bekannt gewesen sei. Ab dem 1. Januar 1961 sei generell und in allen Regionen rund um den Flughafen, mithin nicht nur in unmittelbarer Nähe dazu, mit mehr Fluglärm zu rechnen gewesen, egal ob die Zunahme vermehrungs- oder verlagerungsbedingt sei. Betriebsumstellungen könnten verschiedene Gründe haben, so z.B. neue Sicherheitserkenntnisse oder technologische Neuerungen. Denkbar seien auch politische Ursachen. Diese dürften ebenfalls nicht einfach ausgeblendet werden. Darum könne es keine Rolle spielen, durch welche konkreten Entwicklungen die jeweiligen Immissionen bewirkt würden.

Die Beschwerdegegnerin äussert sich sodann zur Überflugsproblematik und geht auf einzelne Fälle ein. Sie anerkennt, dass das Grundstück Kloten Kat.-Nr. (...) von EK._____ (Beteiligter und Enteigneter Nr. 95 der Beschwerdeführenden 12) sowie die Grundstücke Birchwil-Nürensdorf Kat.-Nr. (...) von JP._____ und JQ._____ (Beteiligte der Beschwerdeführenden 24) und Kat.-Nr. (...) von JR._____ (Beteiligter der Beschwerdeführenden 24) zumindest teilweise direkt überfolgen werden. Bei den übrigen Beschwerdeführenden bestreitet sie einen direkten Überflug im Rahmen der ILS 28-Anflüge. Die Vorinstanz habe den relevanten Überflugskorridor richtig definiert bzw. genügend konkretisiert. Da sie auf die eingereichten Pläne abgestellt und sich bei ihren Entscheiden an die Vorgaben des Bundesgerichts gehalten und auf dessen Praxis verwiesen habe, sei die Begründungspflicht nicht verletzt. Allfällige Mängel könnten durch das Bundesverwaltungsgericht geheilt werden.

Desgleichen nimmt die Beschwerdegegnerin zu den strittigen Grundstückserwerbsdaten Stellung. In einigen Fällen anerkennt sie ein Da-

tum vor dem 1. Januar 1961, bisweilen nur bezogen auf das Land oder einen Teil davon. Ansonsten bestreitet sie einen früheren Erwerb.

G.
Um Abweisung der Beschwerden, soweit die Ausschlusskriterien effektiv zuträfen, ersucht mit Vernehmlassung vom 8. Oktober 2008 auch die Vorinstanz. Von den Entscheiden ausgenommen sei, wer seine Liegenschaft vor dem 1. Januar 1961 erworben habe oder wer direkt überflogen werde. Mit dieser negativen Umschreibung sei klar, wer von den ergangenen Entscheiden im Einzelnen betroffen sei. Die Ausscheidungen in diesen beiden Kategorien seien aufgrund eines prima facie-Beweises vorgenommen worden. Sollten dabei Fehler passiert sein, müssten die Entscheide insofern aufgehoben und zur Neubeurteilung zurückgewiesen werden. Soweit ersichtlich, liege das Erwerbsdatum in zwei Fällen vor dem 1. Januar 1961; insofern seien die Beschwerden gutzuheissen. Die Vorinstanz weist sodann die Vorwürfe zurück, die ihre Verfahrensführung und das rechtliche Gehör betreffen.

H.
Die meisten der Beschwerdeführenden haben zwischen dem 22. Oktober und dem 8. Dezember 2008 von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine Replik einzureichen. Sie bekräftigen darin ihre Anträge und ihre Standpunkte in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht.

H.a Rechtsanwalt Kurt Klose hat am 2. Dezember 2008 namens und im Auftrag von GD._____ und GC._____ (Beteiligte der Beschwerdeführenden 17) sowie MC._____ und MD._____ (Beteiligte der Beschwerdeführenden 36) die Beschwerden zurückgezogen. Am 4. Dezember 2008 teilte er mit, dass JS._____ und JT._____ neu durch ihn vertreten seien (neu Beteiligte der Beschwerdeführenden 26 statt 25). Am 5. Dezember 2008 hat er ergänzt, für fünf seiner bisher nicht beschwerdeführenden Mandanten (Beschwerdeführende 38) habe die Vorinstanz bislang keine Entscheide zur Vorhersehbarkeit gefällt. Dies komme einer Verweigerung des rechtlichen Gehörs gleich.

H.b Rechtsanwalt Peter Ettler hat am 5. Dezember 2008 den Beschwerderückzug von EL._____ (Beteiligter 64 der Beschwerdeführenden 13) bezogen auf die Liegenschaften (...) in Kloten mitgeteilt. Weiter hat er den Verzicht von HD._____ (Beteiligter 1 der Beschwerdeführenden 20), AH._____ (Beteiligter 3 der Beschwerdeführenden 3), AI._____ und AJ._____ (Beteiligte 4

der Beschwerdeführenden 3), JU._____ und JV._____ (Beteiligte 2 der Beschwerdeführenden 25) sowie JW._____ und JX._____ (Beteiligte 4 der Beschwerdeführenden 25) auf Entschädigungen für direkten Überflug bekannt gegeben. Ausserdem hat er im Namen der durch ihn vertretenen Beschwerdeführenden auf die Durchführung einer öffentlichen Verhandlung verzichtet.

H.c Im Sinne eines prozessualen Antrags ersuchen die Beschwerdeführenden 12 und 24 am 8. Dezember 2008 um ein Vorgehen in drei Schritten für die weiteren Abklärungen zum direkten Überflug. So sei als zweiter Schritt ein unabhängiger Dritter beizuziehen, um den Überflugsektor grafisch darzustellen.

I.
Am 8. Januar 2009 hat die Vorinstanz zu den von den Beschwerdeführenden 38 behaupteten Gehörsverletzungen Stellung genommen. Letztere haben sich zu dieser Stellungnahme am 3. Februar 2009 vernehmen lassen und in einem Fall ihre Vorwürfe relativiert.

J.
Die Beschwerdegegnerin hat am 13. März 2009 ihre Duplik eingereicht. Darin stellt sie die Zusatzbegehren, der prozessuale Antrag der Beschwerdeführenden 12 und 24 vom 8. Dezember 2008 sei ebenso wie der Antrag der Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 in ihrer Replik um Durchführung eines Augenscheins zur Dämmerung und zur Nachtzeit abzuweisen. Bezogen auf die Überflugsfrage anerkennt die Beschwerdegegnerin nachträglich, dass sich die Stockwerkeigentümer EM._____, EN._____ und EO._____ (Beteiligte 49 der Beschwerdeführenden 13) des Grundstücks Kloten Kat.-Nr. (...) auf den direkten Überflug berufen können. Ebenfalls anerkennt sie für das Grundstück Kloten Kat.-Nr. (...) von EP._____ (Beteiligter und Enteigneter Nr. 136 der Beschwerdeführenden 12) den direkten Überflug. Weiter anerkennt sie in weiteren Einzelfällen vorbehaltlos oder zumindest für das Land die Unvorhersehbarkeit bezogen auf den Stichtag des 1. Januar 1961. Im Übrigen hält sie an ihren Anträgen in der Beschwerdeantwort fest.

K.
Die Beteiligte 67 der Beschwerdeführenden 13 liess am 6. Mai 2009 unaufgefordert weitere Belege für einen Grundstücktausch einreichen.

L.
Auf die übrigen Anträge, die weiteren Parteivorbringen und die sich bei den Akten befindlichen Unterlagen und Pläne wird, soweit entscheidwesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.
Nach Art. 77 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG, SR 711) unterliegen Entscheide der Vorinstanz, als eine der Eidgenössischen Schätzungskommissionen, der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, das vorliegend somit zuständig ist. Das Beschwerdeverfahren richtet sich, soweit das EntG nichts anderes bestimmt (Art. 77 Abs. 2 EntG), nach dem Verwaltungsgerichtsgesetz vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32), und damit also schwergewichtig (Art. 37 VGG) nach dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren [VwVG, SR 172.021).

Mit den angefochtenen Entscheiden hat die Vorinstanz das Verfahren bezüglich der in den Rubren aufgeführten Grundeigentümer abgeschlossen (vgl. E. 2 ff.). In den Schätzungsverfahren verblieben sind die nicht darin aufgeführten Grundeigentümer. Alle machen je individuelle Entschädigungsforderungen wegen Anflügen auf die Piste 28 des Flughafens Zürich geltend und treten somit als Streitgenossen und Streitgenossinnen auf. Mit der Beendigung der Verfahren für einen Teil der Grundeigentümer liegen anfechtbare Teilentscheide im Sinne von Art. 91 Bst. b des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (BGG, SR 173.110) vor (Felix Uhlmann, in: Basler Kommentar, Bundesgerichtsgesetz, Basel 2008, N. 7 zu Art. 91 BGG; vgl. auch BGE 133 V 477 E. 3.1 ff; BGE 135 II 30 E. 1.3 ff.).

1.1 Bezüglich der im Sachverhalt erwähnten 3 beschwerdeführenden Parteien, die am 2. bzw. 5. Dezember 2008 ihre Beschwerden zurückgezogen haben (Sachverhalt Bst. H.a und H.b), sind die Beschwerdeverfahren gegenstandslos geworden und sie können als erledigt abgeschrieben werden. Ebenfalls als gegenstandslos abzuschreiben sind die Verfahren der im Sachverhalt genannten 5 beschwerdeführenden Parteien (Bst. H.b), soweit sie am 5. Dezember 2008 ihre Begehren auf Entschädigung für direkten Überflug zurückgezogen haben.

Der Vorwurf der Beschwerdeführenden 38, ein Verfahren sei im vorin-

stanzlichen Verfahren ganz vergessen gegangen, wurde am 3. Februar 2009 fallen gelassen. Das Beschwerdeverfahren ist auch insoweit als gegenstandslos abzuschreiben.

1.2 Die übrigen Beschwerdeführenden haben Eigentum an Grundstücken in den Gemeinden im Osten des Flughafens Zürich und sind, da sie eine Entschädigung wegen übermässigen Fluglärms verlangen, Adressaten der für sie negativen Teilentscheide der Vorinstanz. Als solche sind sie unmittelbar betroffen und ohne weiteres zur Beschwerde befugt (Art. 78 EntG sowie Art. 48 Abs. 1 VwVG).

Die Beschwerdeführenden 38 machen mit Eingabe vom 5. Dezember 2008 geltend, die Vorinstanz habe bei ihnen bislang keine Entscheide zur Frage der Vorhersehbarkeit gefällt, was einer Verweigerung des rechtlichen Gehörs gleichkomme. Sinngemäss erheben die Beschwerdeführenden 38 eine Rechtsverweigerungs- bzw. Rechtsverzögerungsbeschwerde (Art. 46*a* VwVG). Naturgemäss liegt in solchen Fällen keine das Anfechtungsobjekt bildende Verfügung vor, wird doch gerade gerügt, es sei unrechtmässigerweise keine solche ergangen. Erforderlich ist aber, dass vorgängig ein Begehren um Erlass einer Verfügung gestellt wurde (vgl. zum Ganzen: André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 5.18 ff.). Das ist hier geschehen. Die Beschwerdeführenden 38, die rügen, für sie sei zu Unrecht kein Entscheid ergangen, sind ebenfalls legitimiert.

1.3 Weiter erfüllen die Beschwerden die Anforderungen bezüglich Vertretung (Art. 11 VwVG) sowie Form und Inhalt (Art. 50 VwVG).

1.4 Die Vorinstanz hat ihre Teilentscheide am 7. März 2008 eröffnet (jene vom 17. Dezember 2007), einen weiteren am 3. April 2008 und vier weitere am 18. April 2008. Die zwischen dem 20. März und dem 23. Mai 2008 eingegangen Beschwerden sind – unter Berücksichtigung des Fristenstillstandes während der Osterferien (Art. 22*a* VwVG) – alle innert der für sie massgeblichen 30-tägigen Frist (Art. 50 VwVG) eingereicht worden.

Die Beschwerdeführenden 38 tragen ihre Rüge reichlich spät vor. Da Rechtsverweigerungs- bzw. Rechtsverzögerungsbeschwerden aber jederzeit angebracht werden können (Art. 50 Abs. 2 VwVG), kann auch ihre Beschwerde nicht als verspätet gelten.

1.5 Die Beschwerdeführenden 12 und 24 haben eine 20-tägige Nachfrist erhalten (Art. 53 VwVG), um, wie sie das zur Begründung ihres entsprechenden Antrags angegeben hatten, die konkrete Lärmexposition der einzelnen Liegenschaften darzulegen. Sie haben die Nachfrist indes teilweise auch für weitere generelle Ausführungen genutzt. Dafür wurde ihnen jedoch, da bereits die Beschwerde selbst ausserordentlich ausholend gehalten ist, keine weitere Zeit eingeräumt. Diese Ausführungen sind daher, soweit sie nicht ohnehin Wiederholungen darstellen, als verspätete Vorbringen zu betrachten, die nur insoweit zu berücksichtigen sind, als sie ausschlaggebend erscheinen (Art. 32 Abs. 2 VwVG).

1.6 Gemäss einem erstmals am 8. Dezember 2008 in der Replik gestellten Antrag der Beschwerdeführenden 12 und 24 ist für die Prüfung der Überflugsproblematik in drei Schritten vorzugehen: Demnach seien zuerst in genereller Weise die massgeblichen Parameter festzulegen. Danach sei ein unabhängiger Dritter zur grafischen Darstellung des Überflugskorridors beizuziehen und schliesslich seien gestützt darauf die konkreten Fälle zu beurteilen. Ob auf diesen Prozessantrag wegen Verspätung nicht einzutreten wäre, kann offen bleiben, weil dem Begehren auch in der Sache nicht entsprochen werden kann (unten E. 9.6).

Verfahrens- und Streitgegenstand

2.
Nachfolgend ist der Verfahrens- und Streitgegenstand zu bestimmen.

2.1 Die Vorinstanz hat mit prozessleitender Verfügung vom 2. März 2005 einerseits erklärt, ausgenommen von den zu fällenden Teilentscheiden über die Unvorhersehbarkeit seien Fälle mit einem Grundeigentumserwerb vor dem 1. Januar 1961 (oder einem seitherigen Erbgang). In den von den Beschwerdeführenden 5, 8 und 22 angefochtenen Einzelentscheiden hat die Vorinstanz nach Prüfung der individuellen Situation jeweils entschieden, die Entschädigungsforderung werde abgewiesen. In den übrigen angefochtenen Teilentscheiden hat sich die Vorinstanz mit der Frage der Vorhersehbarkeit in genereller Weise und ohne auf Einzelfälle einzugehen auseinandergesetzt und die Entschädigungsforderungen abgewiesen, soweit die Anspruchstellenden ihr Grundstück nach dem 1. Januar 1961 erworben haben (jeweils Dispositiv Ziff. 2). Bei den in den Rubren der Teilentscheide angeführten Parteien hat die Vorinstanz somit einen Grundeigentumserwerb nach

dem 1. Januar 1961 angenommen. Die zahlreichen Rügen, die Vorinstanz sei von einem falschen Erwerbsdatums (bzw. einem unzutreffenden Stichdatum) ausgegangen, sind daher zulässig.

2.2 Die Vorinstanz hat mit der Zwischenverfügung vom 2. März 2005 weiter erklärt, ausgenommen von den zu fällenden Teilentscheiden seien auch Fälle mit direktem Überflug. Wie noch zu zeigen sein wird, spielt beim direkten Überflug keine Rolle, ob die drei bei Fluglärmentschädigungen sonst massgeblichen Voraussetzungen (Unvorhersehbarkeit, Spezialität und Schwere; vgl. unten E. 4), erfüllt sind oder nicht (BGE 134 II 49 E. 5; vgl. auch unten E. 9.2 und die dortigen Hinweise). Insoweit handelt es sich um einen eigenständigen Entschädigungsanspruch.

2.2.1 In allen angefochtenen Teilentscheiden äusserte sich die Vorinstanz kurz zur Überflugsproblematik. Mit Ausnahme der von den Beschwerdeführenden 5, 8 und 22 angefochtenen Einzelentscheiden ist sie auch hier auf die individuelle Situation der Gesuchstellenden nicht eingegangen. Sie hat aber – wie aus Dispositivziffer 3 der jeweiligen Teilentscheide hervorgeht – entschieden, dass über den Gemeindegebieten von Illnau-Effretikon, Kyburg, Lindau, Nürensdorf, Turbenthal, Weisslingen, Winterthur und Zell keine Überflüge „stricto sensu“ erfolgen. Daraus und ebenso für die Beschwerdeführenden 5, 8 und 22, deren Entschädigungsforderungen generell abgewiesen wurden, folgt, dass in den entsprechenden Teilentscheiden auch negativ über die Forderungen der in den Rubren angeführten Parteien aus direktem Überflug entschieden wurde; ein solcher wurde mit anderen Worten verneint, soweit eine entsprechende Entschädigungsforderung geltend gemacht worden war.

2.2.2 In den drei angefochtenen Teilentscheiden, die Bassersdorf und Kloten betreffen, fehlt allerdings im Dispositiv eine entsprechende ausdrückliche Entscheidung über die Entschädigungsforderungen aus direktem Überflug. In den Erwägungen ging die Vorinstanz hingegen gleich wie in den anderen Teilentscheiden auf die Überflugsproblematik ein. Einleitend hielt sie fest, Fälle, bei denen eine prima-facie-Prüfung ergeben habe, dass ein direkter Überflug in Betracht falle, seien vom Teilentscheid ausgenommen und diese Grundeigentümer seien im Entscheidrubrum nicht aufgeführt. Über die von direkten Überflügen betroffenen Liegenschaften werde in späteren separaten Verfahren einzeln entschieden (E. 1). Weiter kam die Vorinstanz zum Schluss, dass auf dem Gemeindegebiet von Bassersdorf ausser bei einer Liegenschaft, bei der die Überflugshöhe noch genauer abgeklärt werden

müsse, keine Grundstücke direkt überflogen würden (E. 4.3 und 8). In den beiden Teilentscheiden zu Kloten führte die Vorinstanz aus, es würden zahlreiche Liegenschaften direkt überflogen, nicht aber jene, die ausserhalb des Winkels von 1.25° zum Leitstrahl lägen (E. 4.3). Auch wenn sich die Entscheidung über die Entschädigungsforderungen aus direktem Überflug nicht ausdrücklich im Dispositiv niedergeschlagen hat, so ist unter Berücksichtigung der Erwägungen und der gesamten Umstände, insbesondere auch der Ankündigung der Vorinstanz vom 2. März 2005, Teilentscheide über die Frage der Vorhersehbarkeit zu fällen, die auch nicht direkt überflogene Grundeigentümer umfassen würden, festzustellen, dass die Vorinstanz auch im Fall von Kloten und Bassersdorf die Entschädigungsforderungen der in den Rubren genannten Parteien unter allen Titeln abgewiesen hat. Etwas anderes wird im Übrigen von keiner Seite behauptet. Die Überflugsproblematik ist daher in allen Beschwerden als Streitthema zuzulassen. Inhaltlich ist darauf weiter hinten einzugehen (E. 9).

2.2.3 Die durch den gleichen Anwalt vertretenen Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 fechten die Entscheide Bassersdorf, Kloten (Sammelentscheid), Lindau (Teilentscheid vom 17. Dezember 2007) und Nürensdorf (Teilentscheide vom 17. Dezember 2007 und 3. April 2007) mit weitgehend identischen Beschwerden an. Verlangt wird in allen fünf Eingaben die Aufhebung von Ziff. 2 und damit verbunden die Festlegung eines neuen Zeitpunktes für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge. Nicht – zumindest nicht ausdrücklich – wird die Aufhebung von Ziff. 3 der Entscheide Lindau und Nürensdorf bezüglich der Feststellung verlangt, über den Gemeindegebieten würden keine Überflüge stricto sensu stattfinden. In allen fünf Beschwerden wird jedoch beantragt, die angefochtenen Entscheide seien auch deshalb aufzuheben, weil sie sämtliche von ihm Betroffene von der Entschädigung für direkte Überflüge ausschlössen, ohne aufzulisten, in welchen Fällen dies der Fall sei (Beschwerdeführende 3, 13, 20 und 25 jeweils Beschwerdeantrag Ziff. 4), bzw. weil den Enteigneten ohne Angabe von Gründen eine Entschädigung für direkten Überflug verweigert werde (Beschwerdeführende 30 Beschwerdeantrag Ziff. 4). Sinngemäss hat damit auch der direkte Überflug als angefochten zu gelten. In den Beschwerden wird allerdings ausdrücklich präzisiert, dass dieser Vorwurf des Prozessausschlusses bei den Beschwerdeführenden 3 nur von den Beteiligten 3 und 4, bei den Beschwerdeführenden 13 bloss von den Beteiligten 64 und 68, bei den Beschwerdeführenden 25 lediglich von den Beteiligten 2, 4 und 9 und bei den Beschwerdeführenden 30 nur von den Beteiligten 1 und 2 erhoben wird. In der für die Beschwerdeführ-

enden 3, 13, 30, 25 und 30 gemeinsam eingereichten Replik haben die Beteiligten 3 und 4 der Beschwerdeführenden 3, der Beteiligte 64 der Beschwerdeführenden 13 sowie die Beteiligten 2 und 4 der Beschwerdeführenden 25 ihre Entschädigungsforderungen aus direktem Überflug zurückgezogen (vgl. Sachverhalt Bst. H.b). Der Teilrückzug des Beteiligten 1 der Beschwerdeführenden 20 bleibt unbeachtlich, weil dieser die Abweisung des Entschädigungsgesuchs für direkten Überflug gar nicht angefochten hat. Damit gilt die Überflugsproblematik lediglich noch vom Beteiligten 68 der Beschwerdeführenden 13 (bezogen auf Kloten), von den Beteiligten 9 der Beschwerdeführenden 25 sowie von den Beteiligten 1 und 2 der Beschwerdeführenden 30 (alle bezogen auf Nürensdorf) als angefochten.

Nicht einzutreten ist auf die erstmals in der Replik erhobenen Rügen der Beteiligten 3, 7, 10, 20, 22, 33, 39, 43, 47, 49, 50 und 77 der Beschwerdeführenden 13 sowie der Beteiligten 3 der Beschwerdeführenden 30, wonach sie entgegen den Feststellungen der Vorinstanz in den angefochtenen Teilentscheiden direkt und in einer die Entschädigung nicht ausschliessenden Höhe überflogen würden. Weil die Vorinstanz für die in in den Rubren genannten Parteien ohne weiteres erkennbar einen Entschädigungsanspruch unter allen Titeln und damit auch wegen direktem Überflug verneint hat, hätten diese Rügen bereits in den Beschwerden vorgebracht werden müssen und sie sind verspätet. Die noch zu prüfende Frage (vgl. E. 9 ff.), ob die Teilentscheide insoweit zu wenig individualisiert bzw. nicht oder unzureichend begründet waren, hatte keinen Einfluss auf die Möglichkeit, die Teilentscheide auch in diesem Punkt rechtzeitig anzufechten.

2.3 Nebst der Festlegung eines anderen Datums für die Vorhersehbarkeit verlangen die Beschwerdeführenden 1 auch die Zusprechung einer Minderwertsentschädigung für ihr Haus von Fr. 750'000.–. Über die Höhe allfälliger Entschädigungen (und die dabei anzuwendenden Wertbestimmungsmethoden) hat die Vorinstanz indes noch gar nicht entschieden. Vielmehr hat sie erst eine von drei Voraussetzungen für eine solche Entschädigung geprüft und deren Vorhandensein verneint. Somit liegt der Antrag der Beschwerdeführenden 1 ausserhalb des hier massgeblichen Streitgegenstands, weshalb auf die Beschwerde in diesem Punkt nicht einzutreten ist. Gleiches gilt für die Beschwerdeführenden 8 und 22, soweit sie bereits im jetzigen Verfahrensstadium volle enteignungsrechtliche Entschädigung wegen übermässigen Lärmeinwirkungen und für Überflug samt Verzinsung verlangen.

2.4 Mit den obigen Einschränkungen ist somit auf die Beschwerden einzutreten.

Formelle Rügen

3.
Zahlreiche Beschwerdeführende kritisieren die Verfahrensführung der Vorinstanz. So werfen ihr die Beschwerdeführenden 12 und 24 vor, sie habe den Sachverhalt nicht richtig festgestellt und die Begründungspflicht verletzt, weil sie in vielen Fällen ein falsches Erwerbsdatum angenommen und zum direkten Überflug nur abstrakte Überlegungen angestellt bzw. den Überflugsbereich nicht in nachvollziehbarer Weise konkretisiert habe. Auch die Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 bemängeln, die Vorinstanz habe die beim direkten Überflug angewandten Kriterien nicht klar benannt und die Erwerbsdaten in manchen Fällen nur oberflächlich geprüft. Das sei eine Rechtsverweigerung und eine Verletzung der Begründungspflicht. Weiter könne die Vorinstanz für den Erwerbszeitpunkt nicht auf den Grundbucheintrag statt auf den Kaufvertrag abstellen, ohne klarzustellen, wen sie deswegen von einer Entschädigung ausschliesse, umso mehr als das Bundesgericht die Frage bisher nicht geklärt habe. Eine Rechtsverweigerung liege auch vor, weil sich die Vorinstanz nicht mit allen wesentlichen Argumenten auseinandergesetzt habe. Die Beschwerdeführenden 4, 5, 7, 14, 17, 21, 26, 27, 32, 33, 35, 36 rügen sodann, die Vorinstanz habe vorschnelle Entscheide gefällt. Statt die Frage der Voraussehbarkeit isoliert für den Osten zu behandeln, hätte das Verfahren auf alle Flughafenregionen ausgedehnt werden müssen, namentlich auf den Süden.

3.1 Die Pflicht der Behörden, ihre Entscheide zu begründen, ist ein Aspekt des Anspruchs auf rechtliches Gehör. Ein Entscheid ist dann ausreichend begründet, wenn die Betroffenen dadurch in die Lage versetzt werden, seine Tragweite zu beurteilen und ihn sachgerecht anzufechten. Die Behörde ist aber nicht verpflichtet, sich zu allen Parteivorbringen zu äussern, sondern kann sich auf die wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (vgl. BGE 134 I 83 E. 4.1; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich 2006, Rz. 1705 ff.). Diesen Anforderungen ist mit den angefochtenen Entscheiden grundsätzlich Genüge getan, jedenfalls was die Vorhersehbarkeit angeht. Die Vorinstanz brauchte nicht zu allen Vorbringen Stellung zu nehmen, zumal zu der Kritik, mit der letztlich die Praxis des Bundesgerichts in Frage gestellt wird. Ferner ist auch klar, wessen

Begehren abgewiesen wurden. Es betrifft dies jene Personen, welche die Vorinstanz in die Rubren ihrer Entscheide aufgenommen hat, weil sie bei ihnen ein Erwerbsdatum nach dem 1. Januar 1961 angenommen hat. Insofern besteht auch in jenen Fällen Klarheit, in denen die Vorinstanz für den Entschädigungsausschluss auf den Tag des Grundbucheintrags abgestellt hat, geht doch aus dem Grundbuch das Datum der Eintragung hervor (Art. 31 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 22. Februar 1910 betreffend das Grundbuch [GBV, SR 211. 432.1]). Dennoch wäre wünschbar gewesen, wenn die Vorinstanz zumindest bei den nicht offensichtlichen Fällen ausgeführt hätte, warum sie gestützt auf ihre Würdigung einen Erwerb vor dem 1. Januar 1961 verneint. Denn zu diesem Schluss konnte sie aus verschiedenen Gründen kommen, etwa weil ein späteres Datum gegeben ist, weil ein früheres Datum nicht belegt ist oder weil nur der Kaufvertrag, nicht aber der Grundbucheintrag älter ist als der 1. Januar 1961. Das Bundesgericht hat im Übrigen bislang nicht entschieden, ob für den Erwerb der Tag des (öffentlich beurkundeten) Kaufvertrags oder des Grundbucheintrags massgebend ist (vgl. BGE 134 II 49 E. 7). Zu Unklarheiten kann auch führen, dass ein Erwerb nach dem 1. Januar 1961 nicht der einzige Grund für eine Aufnahme ins Rubrum ist. Eingang gefunden haben dort auch jene Beschwerdeführenden, deren Grunstücke nach Ansicht der Vorinstanz nicht direkt überflogen werden (vgl. E. 2.2.2). Selbst bei den eindeutigen Fällen wäre es deshalb im Sinne der Klarheit sinnvoll gewesen, wenn die Vorinstanz die Ausschlusskriterien nicht bloss abstrakt dargestellt, sondern das Ergebnis der Kriterienanwendung in den Teilentscheiden einzelfallbezogen – gleichgelagerte Fälle allenfalls gruppiert – festgehalten hätte.

3.2 Auch unter dem Titel der Sachverhaltsermittlung vermag nicht ganz zu befriedigen, wie die Vorinstanz vorgegangen ist, um in den einzelnen Fällen die Daten für den Grundstückserwerb zu ermitteln. Grundsätzlich hat die Vorinstanz den Sachverhalt von Amtes wegen festzustellen (Untersuchungspflicht), die Verfahrensparteien trifft jedoch auch im enteignungsrechtlichen Entschädigungsverfahren eine Mitwirkungspflicht (vgl. HÄFELIN/ MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 1623 ff.). Art. 72 EntG sieht ausdrücklich vor, dass die Schätzungskommission den Parteien zur Feststellung des Sachverhalts Beweise auferlegen kann. Zudem gelten im Schätzungsverfahren die allgemeinen Verfahrensgrundsätze des VwVG (Art. 3 der Verordnung vom 24. April 1972 für die eidgenössischen Schätzungskommissionen [VO-ESchK, SR 711.1]). Danach sind die Parteien insbesondere in Verfahren, die sie

durch ihr Begehren einleiten, verpflichtet, an der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken und die Behörde braucht auf Begehren nicht einzutreten, wenn die Parteien die notwendige und zumutbare Mitwirkung verweigern (Art. 13 Abs. 1 und 2 VwVG). Gerade in einem Massenverfahren wie dem hier zu beurteilenden kommt dieser Mitwirkungspflicht umso grössere Bedeutung zu, zumal es um die Abklärung von Tatsachen über die persönlichen Verhältnisse der Grundeigentümer geht. Demzufolge ist es den Gesuchstellern zuzumuten und die Vorinstanz kann von ihnen verlangen, dass sie durch Einreichung zweckdienlicher Unterlagen die von ihnen behaupteten Tatsachen über den Zeitpunkt sowie die Art und Weise des Grundeigentumserwerbs belegen. Gemäss dem allgemeinen Rechtsgrundsatz von Art. 8 ZGB tragen sie die Beweislast und die Folgen der Beweislosigkeit (vgl. zur Beweislast MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.149 ff.).

Vorliegend bestand in zahlreichen Fällen Unklarheit über die Eigentumsverhältnisse bzw. den Erwerbstermin, obwohl viele Enteignete bereits zusammen mit dem Entschädigungsgesuch einen Grundbuchauszug eingereicht hatten. Es wäre daher Sache der Vorinstanz gewesen, die Betroffenen, auch die anwaltlich vertretenen, ausdrücklich aufzufordern, ihr Eigentum bzw. das Erwerbsdatum mittels Grundbuchauszug zu belegen. Soweit aus den Vorakten, die die Vorinstanz dem Bundesverwaltungsgericht zugestellt hat, ersichtlich ist, dürfte es nicht generell eine solche Aufforderung gegeben haben. Auch die Verfügung vom 2. März 2005, mit der die Verfahren auf die Frage der Vorhersehbarkeit beschränkt wurden, enthält keine solche. Abgesehen davon hat die Vorinstanz aber selber Anstrengungen unternommen, um in offenen Fällen die Verhältnisse zu klären, z.B. durch Rückfragen bei Grundbuchämtern. Trotzdem dürfte es bei den Erwerbsdaten verschiedentlich zu falschen Annahmen gekommen sein, was auch die Vorinstanz selber einräumt. Welche Beschwerdeführenden davon betroffen sind und was für verfahrensrechtliche Folgen allfällige Mängel bei der Sachverhaltsabklärung und der Begründungspflicht (E. 3.1) haben, ist in Anschluss an die Feststellung des massgeblichen Stichdatums für die Vorhersehbarkeit zu prüfen (unten E. 8.4).

3.3 Die Prüfung der formellen Rügen, die Vorinstanz habe die Abweisung der Entschädigungsgesuche für direkten Überflug ebenfalls nicht ausreichend begründet, verlangt eine eingehende inhaltliche Auseinandersetzung mit der Überflugsproblematik. Deshalb ist auf diese Rügen an anderer Stelle einzugehen (unten E. 9 ff.).

3.4 Keine Rede kann von einer Rechtsverweigerung durch die Vorinstanz hinsichtlich der Unvorhersehbarkeit, der einzelnen Erwerbsdaten oder des direkten Überflugs sein, also einem Untätigbleiben oder einem ungebührlichen Hinauszögern (vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 1657). Denn es steht fest, dass die Vorinstanz mit den Teilentscheiden die Entschädigungsbegehren der in den Rubren genannten Gesuchsteller unter allen Titeln abgewiesen hat (vgl. E. 2.2.2). Auf die Rüge der Beschwerdeführenden 38 ist nachfolgend noch einzugehen. Weiter sprach nichts dagegen, dass die Vorinstanz schon jetzt über die Frage der Unvorhersehbarkeit entschied und damit nicht zuwartete, bis für den Flughafen Zürich ein definitives Betriebsreglement vorliegt. Ein zügiges Vorantreiben der Verfahren war vielmehr gerade geboten, zumal zwischen der Frage der Unvorhersehbarkeit und den künftigen An- und Abflugverfahren kein inhaltlicher Zusammenhang besteht (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_364/2008 vom 15. September 2008 E. 2; Zwischenverfügung des Bundesverwaltungsgerichts A-1923/2008 vom 16. Juni 2008 E. 5).

3.5 Die Beschwerdeführenden 38 werfen der Vorinstanz sinngemäss Rechtsverweigerung bzw. Rechtsverzögerung vor. Am 28. März 2008 seien sie an die Vorinstanz gelangt, um ihr mitzuteilen, sie hätten noch keinen Schätzungsentscheid erhalten. Daraufhin habe diese ihnen mit Verfügung vom 31. März 2008 Frist bis zum 9. Mai 2008 gesetzt für den Nachweis, dass sie ihre Liegenschaft vor dem 1. Januar 1961 erworben hätten. Da der Erwerb in allen Fällen später erfolgt sei, hätten sie (die Beschwerdeführenden 38) nichts weiter unternommen. Entscheide der Vorinstanz, wenn auch negative, seien bis heute ausgeblieben. Die Vorinstanz hält hierzu fest, sie habe aus verfahrensökonomischen Gründen darauf verzichtet, auch für diese fünf Parteien nachträglich noch negative Teilentscheide zu erlassen, denn die Rechtsmittelfristen gegen die anderen Teilentscheide seien längst abgelaufen. Mit dem Zuwarten seien keine Rechtsnachteile verbunden. Diesen fünf Parteien sei allenfalls ein unnötiger Rechtsgang erspart worden. Ihnen hätte jedoch das Zuwarten mitgeteilt werden müssen. Die Beschwerdeführenden 38 entgegnen dem, die Argumente der Vorinstanz seien zwar rein pragmatisch gesehen nachvollziehbar. Allerdings sei ihnen die Möglichkeit genommen worden, sich am Beschwerdeverfahren mit eigenen Argumenten zu beteiligen, was eine Verweigerung des rechtlichen Gehörs bedeute.

Nach Art. 29 Abs. 1 BV haben die Parteien Anspruch auf gleiche und gerechte Behandlung sowie auf Beurteilung innert angemessener

Frist. Eine Rechtsverzögerung und damit eine Verletzung des Beschleunigungsgebotes liegt dann vor, wenn sich eine Behörde zwar bereit zeigt, einen Entscheid zu treffen, diesen aber nicht innert der Frist fällt, welche nach der Natur der Sache und nach der Gesamtheit der übrigen Umstände als angemessen erscheint (Urteil des Bundesgerichts I_614/2002 vom 24. Januar 2003 E. 2.2; BGE 117 Ia 197 E. 1c mit Hinweisen). Unbestritten ist, dass die Vorinstanz im Rahmen der Teilentscheide auch über die Entschädigungsbegehren der Beschwerdeführenden 38 hätte befinden müssen. Die Vorinstanz hat den Beschwerdeführenden allerdings nicht ihr Recht auf eine Entscheidung verweigert, sondern sie nach Kenntnis des Versäumnisses im Unklaren über den Fortgang des Verfahrens gelassen, obwohl in anderen Fällen Teilentscheide ergangen sind. Weil die Beschwerdeführenden 38 Anspruch darauf haben, dass ihre Entschädigungsbegehren gestützt auf Art. 29 Abs. 1 BV innert der gleichen Frist behandelt werden wie jene der Beschwerdeführenden 1 bis 37, kommt das Verhalten der Vorinstanz im Ergebnis einer Rechtsverzögerung gleich. Die Rechtsverzögerungsbeschwerde ist demnach gutzuheissen (zur Anweisung an die Vorinstanz vgl. E. 8.5).

Grundsätze zur Fluglärmentschädigung

4.

Das Bundesgericht hat 1995 in einem Fall betreffend den Flughafen Genf erstmals festgehalten, auf die Immissionen, die sich aus dem Betrieb von Flughäfen ergäben, seien die Regeln über die formelle Enteignung anwendbar (Entscheid Jeanneret, BGE 121 II 317 E. 4-5). Nach Art. 5 EntG können nebst den dinglichen Rechten an Grundstücken auch die aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechte Gegenstand der Enteignung bilden. Als solches gilt insbesondere das in den Art. 679 und 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210) umschriebene Recht, übermässige von benachbarten Grundstücken ausgehende Immissionen abzuwehren. Gehen diese Einwirkungen indes von einem Werk aus, das im öffentlichen Interesse liegt und für welches dem Werkeigentümer oder Konzessionär das Enteignungsrecht zusteht, und können die Immissionen nicht oder nur mit einem unverhältnismässigen Kostenaufwand vermieden werden, so müssen die Abwehransprüche des Grundeigentümers dem vorrangigen öffentlichen Interesse am Unternehmen weichen. Dem Nachbarn verbleibt anstelle der privatrechtlichen Unterlassungsklage einzig die Möglichkeit, für die Unterdrückung

seines Abwehrrechts gestützt auf Art. 5 EntG Entschädigung zu fordern (vgl. statt vieler BGE 123 II 481 E. 7a). Damit Fluglärmimmissionen übermässig im Sinne von Art. 684 ZGB sind und den Enteigner ersatzpflichtig werden lassen, müssen gemäss dem Bundesgericht, das seine Praxis hierzu in Fällen des Schienen- und Strassenverkehrs entwickelt hat, allerdings drei Voraussetzungen erfüllt sein. Die Lärmimmissionen müssen für den Grundeigentümer unvorhersehbar gewesen sein, ihn in spezieller Weise treffen und einen schweren Schaden verursachen (BGE 130 II 394 E. 7.1; vgl. dazu sowie zum Ganzen auch: ROLAND GFELLER, Immissions- und Überflugsenteignungen am Beispiel des Flughafens Zürich, Diss. Zürich 2006, S. 49 ff.; ADRIAN WALPEN, Bau und Betrieb von zivilen Flughäfen, Diss. Zürich 2005, S. 343 ff.).

4.1 Die Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 kritisieren, es sei überholt, dass man bei Fluglärm in ein nachgelagertes formelles Enteignungsverfahren verwiesen werde. Wegen eines gesetzgeberischen Versehens gebe es bei betriebsänderungsbedingtem Mehrlärm kein kombiniertes enteignungsrechtliches Plangenehmigungsverfahren.

Änderungen des Betriebsreglements eines Flughafens werden nicht im Plangenehmigungsverfahren nach Art. 37 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG, SR 748.0) bewilligt, wo auch enteignungsrechtliche Einsprachen behandelt werden (Art. 37*h* LFG), sondern im Genehmigungsverfahren nach Art. 36*c* Abs. 3 LFG. Da enteignungsrechtliche Einwände in diesem Verfahren nicht vorgesehen sind, müssen sie in einem separaten Enteignungsverfahren angebracht werden. Gemäss Bundesgericht mindert dies die Funktion der enteignungsrechtlichen Einsprache nicht (BGE 130 II 394 E. 6). Für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Anlass, das im LFG vorgegebene System zu hinterfragen, zumal der Gesetzgeber, der sich unlängst mit solchen Verfahrensfragen befasst hat, bisher keine übereinstimmenden Beschlüsse in Richtung eines koordinierten Verfahrens getroffen hat (Parlamentarische Initiative Hegetschweiler „Fluglärm. Verfahrensgarantien“ [02.418]; Amtliches Bulletin Ständerat 2008 S. 519 ff. und Nationalrat 2009 S. 1381 ff.).

4.2 Für die Beschwerdeführenden 12 und 24 ist sodann mit dem Grundsatz der Rechtsgleichheit nicht vereinbar, dass sich die als Aktiengesellschaft organisierte und gewinnorientiert tätige Beschwerdegegnerin, anders als andere Private, auf das Kriterium der Vorherseh-

barkeit berufen und damit über Art. 684 ZGB hinaus Immissionen verursachen könne, ohne entschädigungspflichtig zu werden. Seit der Privatisierung gebe es dafür keine sachlichen Gründe mehr.

Auch wenn sie eine Aktiengesellschaft ist und gewerbsmässig arbeitet, nimmt die Beschwerdegegnerin mit dem Betrieb des dem öffentlichen Verkehr dienenden Interkontinentalflughafens Zürich eine öffentliche Aufgabe wahr (vgl. WALPEN, a.a.O., S. 159 ff.; BGE 129 II 331 E. 2.3.1; Urteil des Bundesgerichts 2C_715/2008 vom 15. April 2009 E. 3.3; BVGE 2008/41 E. 6.4). Sie benötigt dazu denn auch eine Konzession (Art. 36*a* LFG), ihr steht aber umgekehrt das Enteignungsrecht zu (Art. 36*a* Abs. 4 LFG). Die Praxis, wonach die von Fluglärm betroffenen Grundeigentümer statt der zivilrechtlichen Abwehrklage bloss einen Entschädigungsanspruch nach Art. 5 EntG haben, beruht genau auf der Überlegung, dass es um Lärmimmissionen geht, die von einem öffentlichen Werk ausgehen (BGE 134 III 248 E. 5.2). Dabei kann es nicht darauf ankommen, ob der betreffende Flughafen durch das Gemeinwesen selbst oder privat betrieben wird; ebensowenig darauf, ob dies gewinnorientiert geschieht oder nicht. Zum gewerbsmässigen Betrieb ist, unabhängig von Rechtsform und Trägerschaft, jeder konzessionierte Flughafen befugt (Art. 36*a* Abs. 2 LFG). Der Flughafen Zürich wird im Übrigen schon lange und nicht erst seit der Privatisierung kommerziell geführt (vgl. TOBIAS JAAG, Der Flughafen Zürich im Spannungsfeld von lokalem, nationalem und internationalem Recht, in: Festschrift für Martin Lendi, Zürich 1998, S. 208). Das Bundesgericht geht ebenfalls regelmässig ohne weiteres davon aus, dass die üblichen Enteignungsregeln anwendbar sind, wenn die Beschwerdegegnerin im Zusammenhang mit Fluglärm belangt wird – sei es zusammen mit dem Kanton Zürich (BGE 134 II 49) oder alleine (BGE 134 III 248). Könnte sich die Beschwerdegegnerin nicht auf das Kriterium der Voraussehbarkeit berufen, hiesse das – entgegen den Beschwerdeführenden 12 und 24 – letztlich nichts anderes, als ihr das Enteignungsrecht schlechthin abzusprechen. Gleiches müsste konsequenterweise bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gelten, die ebenfalls als Aktiengesellschaft organisiert sind (Art. 2 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen [SBBG, SR 742.31]. Auch dies widerspräche jedoch klar der gesetzlichen Ordnung (Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG, SR 742.101]).

Vorhersehbarkeit von übermässigem Fluglärm

5.
Das Bundesgericht hat im Entscheid Jeanneret von 1995 festgehalten, Fluglärmimmissionen müssten gleichzeitig unvorhersehbar, speziell und schwer sein, um eine Entschädigungspflicht zu begründen. Darüber hinaus hat es in diesem Urteil das Datum für die Vorhersehbarkeit auf den 1. Januar 1961 festgelegt (BGE 121 II 317 E. 6b). Es hat dazu erwogen, die mit dem Betrieb der Flughäfen verbundenen Nachteile, namentlich die Lärmimmissionen, seien, anders als bei Strasse und Schiene, nur allmählich ins allgemeine Bewusstsein gerückt. Ende der 1950-er Jahre hätten sich erste Schutzverbände gebildet und seien erste Expertengremien zum Lärmproblem bestellt worden; ein erster Bericht zum Fluglärm sei 1961 angenommen und 1963 publiziert worden. Ebenfalls Anfang der 1960-er Jahre seien erste gesetzliche Massnahmen zur Lärmbekämpfung vorbereitet worden; die Schaffung von Lärmzonen sei allerdings erst 1971 vorgeschlagen worden. Das Bundesgericht befand, es habe, indem es gewissermassen als Gesetzgeber im Sinne von Art. 1 Abs. 2 ZGB tätig werde, eine allgemeine Regel für die Vorhersehbarkeit aufzustellen. Es gelte die Dauer seit Ende des Zweiten Weltkriegs bzw. seit Ende 1945 zu bestimmen, nach deren Ablauf von jedermann und nicht bloss von den Anwohnern des Flughafens habe erwartet werden können, die Bedeutung der vom Luftverkehr herrührenden Immissionen zu kennen; massgeblich sei der Durchschnittsbürger. Im Lichte aller Umstände und unter Berücksichtigung sowohl der Gewährleistung des Privateigentums wie auch der Notwendigkeit, das Gemeinwesen nicht unverhältnismässig in der Ausführung von Aufgaben im öffentlichen Interesse zu behindern, sei diese Dauer auf 15 Jahre (seit Ende 1945) festzusetzen. Folglich sei für Schäden, die vor dem 1. Januar 1961 eingetreten seien, die Bedingung der Vorhersehbarkeit nicht beachtlich.

Seither hat das Bundesgericht in konstanter Praxis an diesem Datum festgehalten. In BGE 123 II 481 E. 7b hat es präzisiert, der 1. Januar 1961 gelte als Schwelle für die Vorhersehbarkeit im Raume der Flughäfen Genf *und Zürich*. Weiter hat es in BGE 131 II 137 E. 2.3 klargestellt, das Stichdatum sei eine allgemeine Regel, die in allen Verfahren zur Anwendung gelangen müsse. Die Lösung sei streng: weder dürfe die Regel von Fall zu Fall angepasst noch dürfe davon, je nach den konkreten örtlichen Gegebenheiten oder den subjektiven

Umständen, wie dem Wissen der betroffenen Grundeigentümer um die Fluglärmentwicklung, abgewichen werden. Im Fall von Zürich wendet das Bundesgericht den Stichtag ohne weiteres auch für die Abflüge der sog. 4. Welle gegen Süden über Opfikon an, die im Herbst 1996 eingeführt wurden, was damals praktisch einer Verdoppelung der Starts bewirkt hatte (BGE 130 II 394 E. 12.1 und 12.3.1, BGE 134 II 49 E. 8). Zu dieser 4. Welle kam es, weil die damalige Swissair – u.a. um in Zürich ein Drehkreuz (Hub) zu bilden und die Interkontinentalflüge dort zu konzentrieren – anfing, eine zusätzliche „Welle“ Flugbewegungen pro Tag durchzuführen. Als sich das Bundesgericht 2004 erstmals dazu äusserte und die Voraussehbarkeit dieser Abflüge per 1. Januar 1961 bejahte, war die vorliegende Problematik längst bekannt.

5.1 Nach Ansicht der Beschwerdeführenden ist der 1. Januar 1961 für die seit Herbst 2001 stattfindenden Ostanflüge als Voraussehbarkeitsdatum nicht relevant. Sie halten dafür, der Stichtag gelte nur für die Grundstücke in unmittelbarer Nähe zum Flughafen (Beschwerdeführende 2, 6, 8, 11, 16, 19, 22, 23, 28, 29 und 34 sowie 31) und nur bezogen auf die normale Verkehrsentwicklung, denn nur sie sei voraussehbar, nicht aber Betriebsänderungen, die auf nicht wachstumsbedingte Verkehrsumverteilungen zurückzuführen seien. Der hier fragliche Lärm sei durch qualitativ völlig andere Flugbewegungen und eine ganz andere Häufigkeitsverteilung gekennzeichnet und beruhe auf einer Änderung des An- und Abflugkonzepts. Grund dafür sei ein politischer, nämlich die von Deutschland mit der DVO erlassenen Flugbeschränkungen. Diese, die Ostanflüge und der damit verbundene Lärm seien für alle völlig überraschend gekommen, selbst die Behörden und die Enteignerin hätten nicht damit gerechnet. Umso weniger könne deshalb von den Anwohnern, d.h. vom massgeblichen Durchschnittsbürger, verlangt werden, sie hätten die Entwicklung voraussehen müssen.

Bis im Herbst 2001 habe es fast ausschliesslich Anflüge von Norden gegeben und die Westpiste (Piste 10/28) habe fast nur als Startpiste (gegen Westen) gedient; Landungen hätten auf Piste 28 nur bei starkem Westwind, mithin nur in Ausnahmefällen stattgefunden. Anflüge aus Norden lägen auch angesichts der Topografie und der relativ schwachen Besiedelung des betreffenden Gebiets auf der Hand. Derweil sei Piste 28, weil zu kurz, nicht als Landepiste geeignet; im Übrigen sei sie auch nie als solche konzipiert worden. Das Regime, wonach von Norden gelandet und gegen Westen gestartet wurde, sei auch rechtlich verankert gewesen, so seit 1976 in der Form kantonaler

Lärmbekämpfungsvorschriften und später im Rahmen des Betriebsreglements. Beim Ausbau des Pistensystems sei der Osten im politischen Prozess bewusst von einer weiteren Belastung mit Fluglärm ausgenommen worden. So sei die ostseitige Verlängerung der Westpiste, die in Kloten Häuserabbrüche nötig gemacht hätte, 1957 an der Urne gescheitert und 1978 sei – aus Lärmgründen – wiederum auf eine (bereits beschlossene) Verlängerung verzichtet worden. 1989, bei der Einführung eines Instrumenten-Anflugverfahrens für die wenigen Landungen auf Piste 28, sei die Sorge der Bevölkerung, dass es Mehrlärm geben könnte, von Seiten der Behörden und des Flughafens zerstreut worden. Sodann hätten auch die Raumplanung, v.a. der kantonale Richtplan, und die Lärmzonenplanung nicht vorgesehen, dass am bis Herbst 2001 gültigen Betriebskonzept, also dem Landen von Norden und dem Starten nach Westen, etwas ändern würde. Folglich seien die seit Herbst 2001 durchgeführten Ostanflüge erst seit ihrer Einführung bzw. dem Erlass der deutschen DVO absehbar gewesen.

5.2 Dem hält die Beschwerdegegnerin entgegen, Piste 28 werde bei Westwindlagen seit 1961 als Landepiste gebraucht; Grossflugzeuge hätten sie überdies schon vorher regelmässig für Landungen benutzt. Der Osten sei also schon immer fluglärmbelastet gewesen, auch wegen der Starts gegen Osten bei Bisenlagen. Weder sei Piste 28 für Landungen ungeeignet noch habe es behördliche Zusicherungen gegeben, wonach der Osten von Fluglärm verschont bleibe. Somit entspreche es dem normalen und zu erwartenden Ablauf, wenn die Piste heute für vermehrte Landungen eingesetzt werde. Ein einmal gewähltes Pistennutzungskonzept könne immer wieder hinterfragt und geändert werden, aus was für Gründen auch immer. Das gelte besonders vor dem Hintergrund des seit Jahrzehnten schwelenden Konflikts mit Deutschland und den damit einhergegangenen Diskussionen über Anflugsbeschränkungen. Niemand habe ernsthaft damit rechnen dürfen, dass die Verwaltungsvereinbarung mit Deutschland von 1984 für immer Bestand haben werde. Zudem sei der Widerstand der süddeutschen Bevölkerung aus der beschleunigten Verkehrssteigerung entstanden. Damit liege mit der Betriebsänderung von 2001 gar keine vom normalen voraussehbaren Verkehrswachstum unabhängige, politisch bedingte Verkehrsverlagerung vor. Vielmehr sei ab dem 1. Januar 1961 wegen der Komplexität des Flughafensystems generell und in allen Regionen rund um den Flughafen, mithin nicht nur bei den Grundstücken in unmittelbarer Nähe dazu, mit mehr Fluglärm zu rechnen gewesen, unabhängig davon, ob die Zunahme vermehrungs- oder verla-

gerungsbedingt sei. Die „Fluglärmnischen-Theorie“, auf die sich viele Beschwerdeführende berufen würden, finde in der Rechtsprechung keine Stütze. Für Betriebsumstellungen kämen verschiedene Gründe in Frage, so neue Sicherheitserkenntnisse, technologische Neuerungen, die Raumplanung oder der Lärmschutz. All dies liege nicht ausserhalb des gewöhnlichen Laufs der Dinge, dies nicht nur im Falle einer simplen Bewegungszunahme, sondern auch wenn es zu einer Lärmverlagerung komme. Gleich verhalte es sich, wenn politische Gründe zu einer Umstellung führten. Durch welche konkreten Entwicklungen die jeweiligen Immissionen bewirkt würden, könne keine Rolle spielen. Ein neues Stichdatum könnte allenfalls beim Bau völlig neuer Pisten, nicht aber bei Verkehrsverlagerungen auf dem längst bestehenden Pistensystem erforderlich sein.

Pistenbenützungskonzept des Flughafens Zürich

6.
Als der Flughafen Zürich am 14. Juni bzw. 17. November 1948 in Kloten den Betrieb aufnahm, bestand er aus zwei Pisten, der 1'900 m langen West- bzw. Hauptpiste 10/28 und der 2'600 m langen Blindlandepiste 16/34 (vgl. zum Ganzen: BGE 124 II 293; WALPEN, a.a.O., S. 11 ff. sowie JOACHIM BAUER/WERNER LOOSLI/JOERN WAGENBACH, Flughafen Zürich 1948-2008, Zürich 2008). Gemäss den Erläuterungen des Regierungsrats vor der kantonalen Volksabstimmung liess man sich bei der Pistenplanung vorab von flugtechnischen Überlegungen leiten, berücksichtigte aber auch die topografische Gestaltung der näheren und weiteren Umgebung mit ihren Siedlungszonen und die meteorologischen Verhältnisse (Amtsblatt des Kantons Zürich [ABl.] 1946 249 263). Zur Pistennutzung wurde ausgeführt, der Blindlandeanflug (auf Piste 16) erfolge aus Nordnordwest und bei der Hauptpiste (Piste 28) seien Ausflüge „südlich an der Lägern vorbei“, also nach Westen, und Anflüge „aus dem Tale von Bassersdorf“, also von Osten her, vorgesehen (ABl. 1946 265). Piste 28 war damit entgegen ihrem Namen „Westpiste“ nicht als reine Startpiste (gegen Westen) konzipiert, sondern – gemäss ihrer Bezeichnung als Hauptpiste – für Starts und Landungen. Anflüge sollte es derweil auch aus nördlicher Richtung über Piste 16 geben, die als „Blindelandepiste“ bezeichnet wurde, weil sie als erste mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) ausgestattet wurde, was Anflüge im Blindflug ermöglichte. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten wurde der Flughafen Zürich in mehreren Etappen ausgebaut.

6.1 Weil die Flugzeuge mit dem Aufkommen der Düsenflugzeuge immer grösser und schwerer wurden, war Ende der 1950-er Jahre eine erste Verlängerung der Pisten nötig, dies vorab wegen der Starts. Die Westpiste sollte beiderseitig verlängert werden (ABl. 1957 441 452 ff.). Diese 2. Bauetappe scheiterte in der ersten Volksabstimmung. Das Zürcher Volk bewilligte erst ein redimensioniertes Projekt, das wesentlich weniger kostete und namentlich auf die ostseitige Verlängerung der Westpiste verzichtete, was in Kloten den Abbruch mehrerer Häuser nötig gemacht hätte (ABl. 1958 557). Der Zürcher Regierungsrat hatte in seinem Bericht zur ersten Abstimmungsvorlage die grosse Bedeutung der Westpiste unterstrichen, die mit aller Deutlichkeit aus der Häufigkeit ihrer Benutzung hervorgehe. Sie werde nach der Statistik etwa in 73 %, die Blindelandepiste in 25 % aller Bewegungen benutzt. Wenn es die Windverhältnisse irgendwie erlaubten, werde in Stosszeiten auf der Blindlandepiste gelandet und auf der Westpiste gestartet (ABl. 1957 456). Ist von 73 % aller Bewegungen die Rede, so muss die Westpiste in ganz erheblichem Umfang auch für Landungen gedient haben. Das zeigt die durch die Beschwerdegegnerin im vorliegenden Beschwerdeverfahren eingereichte Statistik, die z.B. für das Jahr 1961 ausweist, dass rund 25 % der Landungen über Piste 28 führten. Laut dieser Statistik ging der Anteil der Ostanflüge in der Folge markant zurück; von 1973 bis 1997 schwankte er zwischen 4 und 12 %. Daran, dass in der Anfangszeit ein wichtiger Teil der Landungen über Piste 28 erfolgte, ändert entgegen dem Beschwerdeführer 31 auch nichts, dass es in absoluten Zahlen damals weit weniger Anflüge aus Osten gab als seit der Einführung der Ostanflüge im Herbst 2001. Einzuräumen ist allerdings, dass die Statistik die Landungen aller Flugzeugtypen umfassen dürfte, also auch die lärmmässig weniger ins Gewicht fallenden Kleinfugzeuge (Beschwerdeführende 12 und 24).

6.2 Schon früh wurde auch der Fluglärm zu einem Problem. Der Zürcher Regierungsrat hielt 1970 rückblickend fest, die Lärmfrage habe im Hinblick auf den bevorstehenden Einsatz von Düsenflugzeugen bereits bei der 2. Ausbauetappe eine wesentliche Rolle gespielt. Seither habe sich die Situation durch den Übergang zu diesen neuen Typen bei ständig wachsendem Verkehr und durch das vermehrte Übergreifen von Wohnbebauungen auf die von den Immissionen betroffenen Gebiete noch wesentlich verschärft (ABl. 1970 1148 1162). Nachdem sich Lärmschutzgruppierungen gebildet hatten und erste Expertenberichte vorlagen (vgl. BGE 121 II 317 E. 6), trafen Bund, Kanton und Flughafen ab den 1960-er Jahren mehrere Massnahmen gegen den Fluglärm

(vgl. ABl. 1970 1164; WERNER GULDIMANN, Lärmbekämpfung als Aufgabe des Luftrechts, in: Berner Festgabe zum Schweizerischen Juristentag 1979, Bern 1979, S. 493 ff.; PETER ETTLER, Die Polizeirechtsetzung gegen Luftfahrtimmissionen in der Schweiz, Diss. Zürich 1979, S. 104 ff.; ROBERT HENRI CHANSON, Schutz vor Lärm der Grossflughäfen Genf und Zürich nach schweizerischem Recht, Diss. Zürich 1980, S. 10 ff.). So wurden z.B. Vorschriften zu speziellen Flugverfahren (Standflüge) aufgestellt und Messstellen eingerichtet. 1970 erliess der Kanton ein Fluglärmgesetz (Offizielle Zürcher Erlasssammlung [OS] 1968-1970 597), das u.a. Lärmschutzzonen ermöglichen sollte. 1971 schuf der Bund mit Art. 42 LFG seinerseits die Grundlage für Lärmschutzzonen und führte 1972 – mittels Anhang zur Betriebskonzession – eine neue Nachtflugregelung ein (BBl 1972 I 1133). Unterdessen hatte sich in Kloten – sowohl aus Kapazitäts- wie auch aus Lärmschutzgründen – immer mehr das Konzept herausgebildet, wonach aus Norden gelandet und gegen Westen gestartet wird. Erstmals verbindlich verankert wurde dieses Regime 1976, und zwar in der Form kantonaler Lärmschutzvorschriften (Lärmbekämpfungsvorschriften und -verfahren auf dem Flughafen Zürich vom 3. März 1976 [OS 1976-1978 53]). Ausser bei Sichtflug hatten Anflüge demnach auf Piste 14 und 16, also von Norden her, zu erfolgen. Ausnahmen waren nur zulässig, wenn dies aus technischen oder meteorologischen Gründen nötig war.

6.3 Durch die neue, 1976 fertiggestellte, im spitzen Winkel zur Blindlandepiste angelegte und als Landepiste (von Norden) konzipierte Piste 14/32 (V-Piste) wurde das besagte Betriebskonzept weiter gefestigt. Die im Rahmen der 3. Bauetappe realisierte V-Piste hatte sich aus Kapazitätsgründen als nötig erwiesen, denn die Leistungsfähigkeit der bestehenden Pisten war, da sie sich kreuzten, stark eingeschränkt (ABl. 1970 1148 1173 f.). Der Regierungsrat war in den Abstimmungserläuterungen zur 3. Bauetappe auf einen „Richtplan“ zum Flughafenausbau eingegangen, der nebst der V-Piste zwei weitere Pisten enthielt, so auch eine Landepiste C mit Anflügen aus Osten. Diese Piste hätte für dicht besiedelte Gebiete indes neue, in ihrem Ausmass unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen gebracht (ABl. 1970 1168 ff.). Mit der 3. Bauetappe sollte ferner die Westpiste um 300 m nach Osten verlängert werden; dies wegen der Starts (ABl. 1970 1175). Darauf wurde später wegen der Lärmbelastung für Kloten jedoch verzichtet, obwohl das Zürcher Volk und der Bund dem ganzen Vorhaben zugestimmt hatten (Protokoll Kantonsrat 1975-1979 Band VIII 9883 ff.).

6.4 In seiner Broschüre „Fluglärm: Ihre Sorge – unser Problem“ von 1978 bekräftigte der Flughafen das beschriebene Konzept, d.h. das Landen aus Norden und das Starten gegen Westen (S. 20 ff.). Landungen aus Osten wurden als (wenn auch nicht unhäufige) wetterbedingte Ausnahmen bezeichnet. Dieses Pistenbenützungskonzept lag sodann auch der Regelung vom 17. September 1984 zwischen der Schweiz und Deutschland für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet (AS 1984 1346) zugrunde. Zu diesem Abkommen kam es aufgrund von Lärmklagen aus dem süddeutschen Raum Ende der 1970-er Jahre (vgl. BBl 2002 3375). Die Schweiz sagte in der Vereinbarung zu, die Anflüge aus Norden möglichst nicht über Piste 14, sondern über Piste 16 abzuwickeln; ferner wurde eine Nachtflugbeschränkung eingeführt. 1989 bestätigten der Flughafen und die Zürcher Behörden den Ausnahmecharakter der Ostanflüge erneut, dies als das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) für die Landungen auf Piste 28 ein VOR/DME-Anflugverfahren (Nicht-Präzisions-Instrumentenanflüge) einführen wollte (Mitteilung vom 17. März und Informationsveranstaltung vom 18. Juli 1989). Sie führten aber gleichzeitig aus, es wäre durchaus sinnvoll, die neue Anflugroute auch ausserhalb von Westwindlagen zugänglich zu machen, um zu verhindern, dass lange Warteschleifen geflogen werden müssten. Das über die Jahre gewachsene Pistenbenützungskonzept wurde in verbindlicher Weise auch in das Betriebsreglement des Flughafens vom 19. August 1992 (Anhang 2, OS 52 376) übernommen. Mit diesem wurden ferner zusätzlich maximal zwölf Anflüge aus Osten pro Tag für Turbopropellerflugzeuge erlaubt, dies im STOL-Verfahren (STOL: short take-off and landing).

6.5 Bereits 1978 begann im Kanton Zürich die Lärmzonenplanung, nachdem zunächst im kantonalen und dann im eidgenössischen Recht die Grundlage dafür geschaffen worden war (oben E. 6.2). Das Planfestsetzungsverfahren zog sich über viele Jahre hin. Es wurden Prognosen zur Lärmbelastung und zur Aufteilung der lärmrelevanten Bewegungen auf die einzelnen Pisten erstellt (vgl. Hermann Roduner, Grundeigentumsbeschränkungen zugunsten von Flughäfen, Diss. Zürich 1984, S. 90 ff.) und die Pläne wurden überarbeitet. Anfang der 1980-er Jahre wurde für die Piste 28 ein Landeanteil von 5 % angenommen – bei insgesamt 130 % (Roduner, a.a.O. S. 171); zu einem Total von mehr als 100 % kam es, weil überall Maximalwerte eingesetzt wurden (Roduner, a.a.O., S. 94). Verbindlich wurden die Lärmzonenpläne erst 1987 (BGE 130 II 394 E. 12.3.1). Im Gegensatz zum Norden und Westen reichten die Lärmzonen nur wenig gegen Osten. Der

Lärmzone B, wo Wohnbauten ausgeschlossen sind, wurde z.B. nur ein schmaler, ganz flughafennaher Streifen in Kloten zugewiesen; die Lärmzone C, wo Wohnhäuser, wenn auch nur schallgeschützte, zugelassen sind, erfasste ebenfalls nur gewisse Bereiche von Kloten. Auch der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995, der heute immer noch massgeblich ist, ging nicht, jedenfalls für die nicht unmittelbar flughafennahen Gebiete, von einer erheblichen Lärmbelastung durch Anflüge aus Osten aus, weder bei der Siedlungs- noch bei der Verkehrsplanung. Er legte zwar grob Flugwege fest, im Osten aber nur für einen kurzen Abschnitt über einem Teil von Kloten und etwas östlich davon (vgl. auch PETER M. KELLER, Zulässigkeit und Rechtsfolgen von neuem Fluglärm in Wohnregionen, Umweltrecht in der Praxis [URP] 2002, S. 10; TOBIAS JAAG, Fluglärm und Recht, Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl] 2005, S. 515 ff.).

6.6 1995 stand auch die 5. Ausbauetappe an, deren Herzstück das Dock Midfield war. Der Regierungsrat rechnete im Vorfeld zur kantonalen Abstimmung für die Zeit nach dem Ausbau mit 240'000 Flugbewegungen pro Jahr, ebenso die Bundesbehörden, die die Konzession erteilten. Diese Prognose sollte sich schon bald als viel zu tief herausstellen (BGE 124 II 293 E. 13 f.). 1996 erfuhr das Pistenbenützungskonzept insofern eine Änderung, als die Starts über die Piste 16 nach Süden über Opfikon durch die 4. Welle stark zunahmen (oben E. 5).

6.7 Nachdem es politischen Druck aus dem süddeutschen Raum gegeben hatte, kündigte Deutschland am 22. Mai 2000 per 31. Mai 2001 die Vereinbarung von 1984 (oben E. 6.4). Daraufhin intensivierten sich die Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland in dieser Sache, die – auf technischer Ebene – bereits Ende 1998 begonnen hatten. Ziel dabei war u.a., die Benützung des süddeutschen Luftraums neu zu regeln. Deutschland hatte bereits zusammen mit der Kündigung die Rahmenbedingungen für eine neue Regelung vorgegeben, so eine Plafonierung der Anflüge über deutschem Gebiet sowie ein Nachtflug- und ein Wochendflugverbot (vgl. BGE 126 II 522 E. 11b). Die Verhandlungen auf Ministerebene führten im Herbst 2001 zu einem Staatsvertrag (BBl 2002 3378 f.), der – voranwendungs- und schrittweise – bereits ab dem 19. Oktober 2001 umgesetzt wurde. Zunächst wurde ein den deutschen Luftraum entlastendes Nachtflugregime eingeführt mit Einschränkungen für die späten Abend- und die frühen Morgenstunden. Die Landungen, die zu diesen Zeiten bis dahin von Norden erfolgt waren, wurden auf die Piste 28 verlegt, mit Anflug

aus Osten. Zu noch mehr Ostanflügen kam es, als am 27. Oktober 2002 die staatsvertragliche Wochenend- und Feiertagsregelung zu greifen begann. Dem bloss vorläufig angewandten, aber noch nicht ratifizierten Staatsvertrag erwuchs im schweizerischen Parlament Widerstand; am 18. März 2003 scheiterte er dort endgültig. Die Beschränkungen des Staatsvertrags entfielen jedoch nicht, denn Deutschland hatte sie in eine einseitige DVO übernommen. Diese wurde sukzessive verschärft, was am Flughafen Zürich mehrere Betriebsregelementsanpassungen nötig machte (vgl. zum Ganzen: BVGE 2008/17). Am 30. Oktober 2003 wurden sodann Südanflüge über Piste 34 eingeführt, dies für die morgendlichen Sperrzeiten. Von Osten über Piste 28 wird seither grundsätzlich nachts von 21.00 bis 0.30 Uhr (an Samstagen, Sonntagen und süddeutschen Feiertagen bereits ab 20.00 Uhr), frühmorgens bis 6.00 Uhr und tagsüber bei Westwind angeflogen. Diese Ostanflüge wurden zunächst nach einem neuen VOR/DME-Verfahren, ab dem 26. Oktober 2006 mithilfe eines präziseren ILS durchgeführt.

6.8 Somit ist festzuhalten, dass das von den Beschwerdeführenden behauptete Pistenbenützungskonzept, wonach von Norden gelandet und nach Westen gestartet wurde, tatsächlich so bestand. Es hatte sich allerdings erst mit der Zeit so herausgebildet, nachdem in der Anfangszeit des Flughafens kein so klares Regime herrschte. Endgültig durchgesetzt hat es sich mit der Verankerung in den kantonalen Lärmbekämpfungsvorschriften von 1976. Aber auch unter dieser Ordnung gab es stets Anflüge aus Osten, jedoch nur ausnahmsweise bei starkem Westwind.

Vorhersehbarkeit der Ostanflüge ab 2001 (deutsche Sperrzeiten)

7.
Die seit Herbst 2001 zu heiklen Randstunden stattfindenden Ostanflüge haben das bisherige Betriebskonzept wesentlich durchbrochen. Zu den fraglichen deutschen Sperrzeiten ist die Piste 28 zur Hauptlandepiste geworden. Es fragt sich daher, ob der für die Unvorhersehbarkeit massgebliche 1. Januar 1961 (oben E. 5) auch für diese wesentliche Betriebsumstellung gilt. Die Frage ist umstritten und durch das Bundesgericht bisher nicht beantwortet worden (MARGRIT SCHILLING, Enteignungsrechtliche Folgen des zivilen Luftverkehrs, Zeitschrift für schweizerisches Recht [ZSR] 2006/I, S. 20). Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass das Bundesgericht den 1. Januar 1961 auch hinsichtlich der 1996 im Rahmen der sog. 4. Welle eingeführten Starts nach Süden

über Piste 16 und Opfikon (oben E. 5 und 6.6) angewendet hat, obschon diese Starts eine erhebliche Änderung des Flugbetriebs gebracht haben. Es hat es abgelehnt, das Stichdatum vorzuverlegen, wie das Flughafen und Kanton Zürich verlangten, und damit den 1. Januar 1961 bestätigt (BGE 130 II 394 E. 12.1 E. 12.3.1). Auch in seiner jüngsten Rechtsprechung hielt es an diesem Stichdatum fest (BGE 134 II 49 E. 7). Allerdings hat es in BGE 130 II 394 – bei der Prüfung der Schwere und der Verjährung der Ansprüche – auch festgehalten (E. 12.3.3), Opfikon sei seit jeher fluglärmbelastet, die flughafenbedingten Vor- und Nachteile hätten sich aber lange die Waage gehalten. Für die Grundeigentümer sei erst mit dem sprunghaften Ansteigen der Flugbewegungen erkennbar geworden, dass die mit dem Flugverkehr verbundenen Belästigungen die Standortvorteile nunmehr überwögen und erhebliche Entwertungen ihrer Liegenschaften zur Folge haben könnten. Sei das erhebliche Ausmass der Schäden erst nach der Umstellung des Abflugbetriebs im Herbst 1996 erkennbar geworden, könnten die 1997/1998 angemeldeten Entschädigungsansprüche noch nicht verjährt sein.

7.1 In der Doktrin ist verschiedentlich auf die Frage der Vorhersehbarkeit der Ost- und der Südanflüge eingegangen worden: Adrian Walpen und Kaspar Plüss analysieren das Problem ausführlich, verweisen auf einen Teil der im Folgenden erwähnten Beiträge, legen sich selber jedoch nicht fest (Walpen, a.a.O., S. 357 ff.; Kaspar Plüss, Öffentliche Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen, Diss. Zürich 2007, S. 252 ff.). Roland Gfeller – er ist sowohl vorliegend wie auch in anderen (früheren oder gegenwärtigen) Geschäften Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerin – führt aus, für die neuen Anflugrouten aus dem Osten und dem Süden habe seit Erstellung der Pisten eine zumindest theoretische Möglichkeit bestanden. So könne jede Piste vom Grundsatz her von zwei Seiten her verwendet werden, und zwar als Start- und als Landepiste. Er räumt jedoch ein, mit der Einführung von Ost- und Südanflügen im heute praktizierten Umfang habe kaum jemand gerechnet. Aus Sicht der Betroffenen seien die vermehrten oder neuen Immissionen nach einer gewissen „Vorwarnzeit“ von einem Tag auf den anderen aufgetreten. Eine Entwicklung könne aber durchaus auch als voraussehbar beurteilt werden, wenn sie nicht geplant oder erwartet worden sei (Roland Gfeller, a.a.O., S. 54 ff.). Anderer Ansicht ist dagegen Marco Vitali, der vorliegend die Interessen der Beschwerdeführenden 12 und 24 mitvertritt. Er übt in vielerlei Hinsicht Kritik an der Praxis des Bundesgerichts und meint, es sei vom Grund-

satz auszugehen, wonach nur eine normale Verkehrszunahme vorhergesehen werden müsse, nicht jedoch eine Verkehrsumverteilung. Davon könne nur abgewichen werden, wenn ein Betriebsreglement die Möglichkeit einer Verkehrsumverteilung explizit eröffne und deshalb jedermann mit einer jederzeitigen Nutzugsänderung rechnen müsse (MARCO VITALI, Die Vorhersehbarkeit von Immissionen im Enteignungsrecht, Jusletter vom 16. Oktober 2006, Rz. 154 ff.). TOBIAS JAAG und JULIA HÄNNI halten in genereller Weise dafür, die Vorhersehbarkeit müsse verneint werden, soweit weder faktisch eine entsprechende Lärmbelastung bestanden habe noch rechtlich im Rahmen des Betriebsreglements oder zumindest der Raumplanung die Möglichkeit zur Benutzung einer bestimmten An- und Abflugroute vorgesehen gewesen sei (TOBIAS JAAG und JULIA HÄNNI, Luftverkehrsrecht Teil I: Infrastruktur der Luftfahrt, in: Georg Müller (Hrsg.), Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Band IV Verkehrsrecht, Basel 2008, Rz. 121 S. 383). TOBIAS JAAG hatte diese Ansicht bereits führer vertreten (JAAG, Fluglärm und Recht, S. 521 f.). PETER M. KELLER äussert sich zu den Südanflügen – in einem Gutachten für die Südgemeinden – und verneint deren Vorhersehbarkeit (KELLER, a.a.O., S. 33 f.). Implizit für nicht vorhersehbar hält die Ost- und die Südanflüge sodann ALAIN GRIFFEL (Fluglärm, enteignungsrechtlicher Entschädigungsanspruch, Anmerkung zu einem Urteil des Bundesgerichts zu Opfikon, URP 2008 S. 220 f.). Nach PIERMARCO ZEN-RUFFINEN sind Entschädigungen auch bei einem Erwerb nach dem 1. Januar 1961 nicht ausgeschlossen. Dafür müsse aber eine Änderung bei Anlage oder Verkehr vorliegen, die derart bedeutend sei, dass sie nicht vorhergesehen werden konnte (PIERMARCO ZEN-RUFFINEN, Expropriation des droits de voisinage: le temps d'indemniser, in: Le temps et le droit, Basel 2008, S. 337). HERRMANN RODUNER äusserte sich bereits 1984 grundsätzlich zur Problematik. Er hielt fest, Lärmverlagerungen, wie sie beispielsweise als Folge des Baus neuer Pisten aufträten, deren Richtung sich von denjenigen der bereits bestehenden unterscheide, könnten wohl nicht vorhergesehen werden. Fraglich sei auch, ob Lärmverlagerungen, die aus der Verlegung von An- und Abflugwegen resultierten, vorhergesehen werden könnten (RODUNER, a.a.O., S. 130).

7.2 Das Bundesgericht griff, als es im Fall Jeanneret die Kriterien für eine Enteignungsentschädigung im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen aufstellte, auf die für den Strassen- und Schienenverkehr entwickelten Grundsätze zurück (BGE 121 II 317 E. 4d). Es ist deshalb kurz zu untersuchen, nach welchen Massstäben sich die Vor-

hersehbarkeit dort beurteilt. Wer bereits in der Nähe einer Bahnlinie oder einer Strasse ansässig ist, muss damit rechnen, dass sich mit dem normalerweise wachsenden Verkehr in der Regel auch der Lärm vermehrt (Entscheid Werren, BGE 94 I 286 E. 9b). Wer hingegen den Ortskern meidet und an den Rand einer Gemeinde zieht, muss sich nicht entgegenhalten lassen, der Lärm sei voraussehbar gewesen (BGE 95 I 490 E. 6a), dies aber nur solange, als kein Vorhaben, d.h. ein Strassenprojekt, bekannt ist (BGE 110 Ib 43 E. 4 f.). Im Bereich grösserer Agglomerationen, an einer Hauptverkehrsader oder dort, wo der Verkehr aufgrund der topografischen Situation notwendigerweise hindurchführen muss, ist sodann ganz grundsätzlich damit zu rechnen, dass in der Nähe Strassen verlegt, verbessert oder vergrössert werden (vgl. dazu sowie zum Ganzen: BGE 111 Ib 233 E. 2b; GRÉGORY BOVEY, L'expropriation des droits de voisinage, Bern 2000, S. 163 ff.).

7.3 Die Praxis des Bundesgerichts sowohl zu den Strassen- und Bahnanlagen wie auch zu den Flughäfen knüpft an die normale Verkehrsentwicklung und den damit verbundenen Mehrlärm an. Die allgemeine und stetige Verkehrszunahme von Bahn, Strasse und Fliegerei wird als bekannt vorausgesetzt und man muss sich dieses Wissen im Sinne der Vorhersehbarkeit entgegenhalten lassen, sofern man an einem Ort wohnt, wo es bereits Lärm gibt oder wo naheliegend ist, dass solcher neu entsteht. Massgebend ist die generelle Entwicklung der jeweiligen Verkehrsart und nicht mit welchem genauen Mass an Lärmbelastung zu rechnen war (BGE 110 Ib 43 E. 5). Diese eher strenge Praxis beruht auf der Überlegung, dass die lärmverursachenden Tätigkeiten in diesen Fällen regelmässig im öffentlichen Interesse ausgeübt werden und diese Anliegen höher zu gewichten sind als die beeinträchtigten privaten Eigentumsinteressen (BGE 110 Ib 43 E. 4). Diese Gewichtung ist hier nicht zu hinterfragen. Da die Regel relativ streng ist, muss sie allerdings auf jene Fälle beschränkt werden, anhand derer und für die sie entwickelt wurde. Sowohl bei Bahn und Strasse wie auch bei den Flughäfen ging es bisher immer um Bau- oder Betriebsvorhaben – neue oder Erweiterungen –, die dazu dienten, den bisherigen bzw. normal wachsenden Verkehr zu bewältigen.

7.4 Bei den Ostanflügen, wie sie seit Herbst 2001 bzw. Herbst 2003 abends, in der Nacht und frühmorgens stattfinden, handelt es sich jedoch um etwas anderes. Ostanflüge hat es immer schon gegeben, speziell in den Anfangszeiten des Flughafens (oben E. 6 f.) und auch später bei Westwindlagen (oben E. 6.4). Die neuen Ostanflüge haben

jedoch eine andere Qualität, haben sie doch die Piste 28 zu den deutschen Sperrzeiten, d.h. frühmorgens, nachts sowie an Wochenenden und Feiertagen, wenn ein erhöhtes Ruhebedürfnis besteht, zur Hauptlandepiste gemacht. Sie wurden nicht aus Kapazitätsgründen eingeführt, um einen Teil des stetig wachsenden Luftverkehrsaufkommens aufzufangen. Grund war vielmehr einzig ein politischer; die süddeutschen, im Anflugbereich des Flughafens Zürich gelegenen Gebiete sollten während gewisser Sperrzeiten gänzlich von Landeverkehr und -lärm entlastet werden. Deutschland setzte dies mittels DVO zwangsweise und einseitig durch, so dass die früheren Anflüge über den Norden in den Schweizer Luftraum verlegt werden mussten. Zunächst wurden sie ausschliesslich über den Osten geleitet, seit Herbst 2003 und bis heute teilweise auch über den Süden. Die Betriebsumstellung hat somit politische Gründe und ist gerade keine Folge der normalen Luftfahrt- bzw. Luftverkehrsentwicklung an sich. Auch wenn die Ursache der deutschen Massnahmen in der Verkehrssteigerung über Süddeutschland vor allem in den 1990er Jahren liegt und die Betriebsumstellungen ab 2001 letztlich dazu dienten, die Verkehrskapazitäten des Flughafens zu erhalten, kann die strittige Betriebsumstellung nicht als Folge des generellen Luftverkehrswachstums betrachtet werden. Das Bundesgericht hat aber, als es den 1. Januar 1961 als Stichtag festlegte, nur Aspekte berücksichtigt, die der eigentlichen Luftfahrtentwicklung zuzurechnen sind. Folglich kann die Regel auch nur für Veränderungen zum Zuge kommen, die mit dieser Entwicklung zu tun haben. Bei einer solchen Veränderung gelangt der 1. Januar 1961 indes automatisch, im Sinne einer festen Regel, zur Anwendung und es ist unerheblich, ob die konkrete Umstellung tatsächlich zu erwarten war oder nicht.

7.5 Natürlich bestand aufgrund der Ausrichtung von Piste 28 seit jeher die zumindest theoretische und anfänglich auch praktizierte Möglichkeit von regelmässigen Anflügen aus Osten. Das tatsächliche Pistenbenützungskonzept, wie es sich Mitte der 1970-er Jahre endgültig gefestigt hatte, war allerdings ein ganz anderes. Ostanflüge waren die Ausnahme. Dass sie zunehmen, selbst überproportional, damit musste im Rahmen der allgemeinen Verkehrszunahme dennoch gerechnet werden. Eine derart massive und plötzliche Betriebsumstellung, wie es sie mit den Ostanflügen von 2001 für die besonders sensiblen Randstunden gegeben hat, liegt jedoch weit über dem, was eine kapazitätsbedingte Verlagerung der normalen Verkehrslast bzw. -zunahme hätte bringen können. Das gilt umso mehr, als ein namhafter Anstieg von

Ostanflügen auch aufgrund des Lärmzonenplans, der (in der seit 1987 ungeänderten Fassung) nur gerade für Teile von Kloten gewisse Baubeschränkungen vorsah oder des kantonalen Richtplans von 1995 nicht zu erwarten war (vgl. oben E. 6.5, mit Hinweisen auf KELLER und JAAG). Darauf durfte seitens jener, die bereits Grundeigentum besassen oder solches zu erwerben gedachten, ein gewisser Verlass sein; ähnlich hat auch das Bundesgericht argumentiert, als es hinsichtlich der Starts der 4. Welle die Verjährungsfrage zu klären hatte (BGE 130 II 394 E. 12.3.1). Zu beachten ist schliesslich, dass die Kündigung der Vereinbarung von 1984 durch Deutschland und damit die Infragestellung des bisherigen Anflugkonzepts offenbar auch für die hiesigen Behörden überraschend kam (vgl. BBl 2002 3382). Zudem bedurfte das neue Anflugregime entsprechender Änderungen des Betriebsreglements. Angesichts dessen wäre es unbillig, den privaten Grundeigentümern Vorhersehbarkeit entgegenzuhalten.

7.6 Nicht vergleichbar ist die mit den Ostanflügen einhergegangene radikale Betriebsumstellung sodann mit den Starts gegen Süden über Opfikon, wie sie mit der 4. Welle eingeführt wurden (oben E. 5 i.f.). Grund dafür war, wie erwähnt, dass die damalige Swissair – u.a. um in Zürich ein Drehkreuz (Hub) zu bilden und die Interkontinentalflüge dort zu konzentrieren – dazu überging, eine zusätzliche 4. Welle Flugbewegungen pro Tag durchzuführen. Zur Betriebsumstellung, die erheblich war, kam es somit zwar aufgrund eines unternehmerischen Entscheids; letztlich waren es aber Kapazitätsgründe, die zur Neuerung führten, und diese sind als luftfahrtbedingt der allgemeinen, normalen Verkehrsentwicklung zuzurechnen. Somit liegt der Normalfall vor, für den das Bundesgericht den 1. Januar 1961 als Stichtag für die Vorhersehbarkeit aufgestellt hat. Diese Schwelle gilt in den Opfikoner-Fällen mithin ohne weiteres (BGE 134 II 49 E. 7). Wenn das Bundesgericht die auch durch die 4. Welle bedingten Veränderungen von 1996/97 im Urteil 1P.280/1999 vom 7. Dezember 1999 als unvoraussehbar qualifiziert hat (E. 4e), so hat es dies im Rahmen einer Stimmrechtsbeschwerde getan. Enteignungsrechtlich ist die Umstellung deswegen noch nicht auch als unvorhersehbar zu taxieren.

7.7 Die vorliegend strittige Betriebsumstellung kann somit nicht als Folge des generellen Luftverkehrswachstums oder normaler luftverkehrsbedingter Entwicklungen betrachtet werden. Denn die Gründe für die Einführung von regelmässigen Ostanflügen ab 2001 liegen in der durch Deutschland einseitig erzwungenen Aufhebung des bisherigen

nordausgerichteten Anflugsystems am Flughafen Zürich. Diese Massnahme war nicht luftfahrtspezifisch begründet, sondern staatspolitisch motiviert und dem Einflussbereich der Konzessions- und Aufsichtsbehörden und der Flughafenbetreiberin entzogen. Zudem hat die durch die deutschen Sperrzeiten bedingte schlagartige und komplette Umstellung des Anflugsystems von Nord auf Ost beschränkt auf besonders sensible Randstunden, Wochenenden und Feiertage in quantitativer und qualitativer Hinsicht Folgen, die den Rahmen der normalen Luftfahrtentwicklung sprengen. Für diesen speziellen Fall erweist sich der für die Frage der Vorhersehbarkeit von Fluglärm generell massgebende 1. Januar 1961 als nicht sachgerecht. Die Gewährleistung des Privateigentums gebietet es damit, von diesem Stichdatum im vorliegenden Spezialfall abzuweichen.

7.8 Zu beachten ist aber ebenso, dass die Beschwerdegegnerin in der Ausübung von Aufgaben im öffentlichen Interesse – wozu der konzessionierte Betrieb eines Landesflughafens gehört – nicht unverhältnismässig behindert werden darf (BGE 121 II 317 E. 6b). Der Umstand, dass der Flughafen mittlerweile durch ein privatrechtliches, gewinnorientiertes Unternehmen betrieben wird, ändert daran nichts (vgl. E. 4.2).

7.8.1 Die Beschwerdegegnerin rechnet im Rahmen des Schallschutzprogramms 2010 und auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements insgesamt mit Schallschutzkosten von rund 240 Mio. Franken (Geschäftsbericht 2008, S. 26). In ihrer Beschwerdeantwort beziffert sie die gesamten Lärmkosten auf 760 Mio. Franken. Der Antwort des Regierungsrates des Kantons Zürich auf das Postulat Verdoppelung des „Lärmfünflibers“ (KR-Nr. 277/2008) kann in diesem Zusammenhang entnommen werden, dass sich die Schätzung von 760 Mio. Franken auf die Gesamtkosten in Anschluss an die Entscheide des Bundesgerichts betreffend Fluglärmentschädigung in Opfikon bezieht. Auf Grund der noch ausstehenden gerichtlichen Beurteilung von weiteren Grundsatzfragen müsse im schlimmsten Fall mit Lärmkosten von 1,1 bis 1,4 Mrd. Franken gerechnet werden. Diese Zahlen, auf welche sich die Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 in ihrer ergänzenden Eingabe vom 18. Dezember 2008 berufen, werden von der Beschwerdegegnerin nicht bestritten.

7.8.2 Flughafenbetreiber können Lärmkosten aus Einnahmen lärmabhängiger Gebühren finanzieren (Art. 39 LFG i.V.m. Art. 32 der Verord-

nung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt [VIL, SR 748.131.1]). Die Gebührfestsetzung untersteht der Aufsicht des BAZL (Art. 33 VIL). Die Beschwerdegegnerin erhebt derzeit einen Lärmzuschlag von 5 Franken pro Passagier (Lärmfünfliber) als Teil der gesamten Gebühr für „local passengers“ von 40.50 Franken, einen lärmabhängigen Zuschlag als Teil der Landegebühren sowie einen Lärmzuschlag für Starts und Landungen in den Nachtrandstunden (vgl. Gebührenordnung des Flughafens Zürich, publiziert in AIP Switzerland, GEN 4.1 LSZH – 9, Stand 5. Juni 2008). Die jährlichen Einnahmen betragen rund 50 Mio. Franken. Diese Einnahmen fliessen in den Airport Zurich Noise Fund (AZNF). Damit refinanziert die Beschwerdegegnerin bis 2015 sämtliche im Zusammenhang mit Fluglärm anfallenden Kosten, wobei die Dauer des Refinanzierungsprozesses mit Zustimmung des Kantons Zürich bis ins Jahr 2020 verlängert werden kann. Anpassungen der Lärmgebühren sollen über den Lärmzuschlag auf der Passagiergebühr vorgenommen werden (vgl. das Reglement AZNF vom 31. August 2006). In diesem Reglement ist auch eine Tabelle für die Berechnung des Lärmzuschlags abhängig von den gesamten Lärmkosten und der Dauer der Refinanzierung enthalten. Bei maximalen Lärmkosten von 1,5 Mrd. Franken ist vorgesehen, den Lärmzuschlag auf der Passagiergebühr auf 16 Franken (Refinanzierung bis 2015) bzw. 11 Franken (Refinanzierung bis 2020) zu erhöhen. Weiter ist dem Reglement und dem Regierungsratsprotokoll zu entnehmen, dass der Kanton Zürich als vormaliger Inhaber der Betriebskonzession gestützt auf eine Vereinbarung vom 6. März 2006 die Vorfinanzierung von Entschädigungen für formelle Enteignungen, die vor dem 1. Juni 2001 entstanden sind, übernehmen wird, falls die gesamten Fluglärmkosten den Betrag von 1,1 Mrd. Franken übersteigen sollten. Ende 2008 hat die Beschwerdegegnerin rund 100 Mio. Franken für Schallschutzmassnahmen ausgegeben. Der Saldo des AZNF betrug per 31. Dezember 2008 total 287 Mio. Franken. Der Kanton Zürich rechnet für die nächsten sieben Jahre bis Ende 2015 bei gleichbleibendem Lärmzuschlag auf der Passagiergebühr mit einem weiteren Mittelzufluss von rund 406 Mio. Franken (vgl. KR-Nr. 277/2008).

7.8.3 Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass die finanziellen Risiken im Zusammenhang mit Fluglärmentschädigungen für die Beschwerdegegnerin grundsätzlich abgesichert sind. Zwar trifft es zu, dass eine allenfalls notwendige Erhöhung der Lärmgebühr Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens haben kann. Die Beschwerdegegnerin behauptet jedoch nicht, dass die im AZNF bereits

vorgesehenen Gebühren sie beim Betrieb des Flughafens Zürich unverhältnismässig behindern würden. Vielmehr befürchtet sie, ein Abrücken vom Stichtag des 1. Januar 1961 hätte die Preisgabe der Entschädigungsvoraussetzung der Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen zur Folge, so dass die Bautätigkeit in der Flughafenumgebung noch weiter zunehmen würde und sie ausufernde Entschädigungen unabhängig von der Vorbelastung durch Fluglärm leisten müsste. Künftige Betriebsänderungen auch im Rahmen des derzeit bestehenden Pistensystems könnten zu weiteren Stichdaten und damit zu unabsehbaren Konsequenzen im Hinblick auf ihre Finanzierungsmöglichkeiten und ihr Rating führen und sie in substanzielle wirtschaftliche Schwierigkeiten bringen. Diese Befürchtungen vermag das Bundesverwaltungsgericht nicht zu teilen. Denn von den Ursachen und Folgen her vergleichbare Betriebsumstellungen dürften in der schweizerischen Luftfahrt eine seltene Ausnahme bleiben, so dass das Stichdatum des 1. Januar 1961 praktisch uneingeschränkt Gültigkeit behält. Zudem müssen nicht vorhersehbare Lärmimmissionen zusätzlich die nötige Schwere und Spezialität aufweisen, um überhaupt eine Entschädigungspflicht des Flughafens auszulösen (E. 4).

Bestimmung eines neuen Stichdatums

8.
Ist der 1. Januar 1961 also nicht die Schwelle für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge, wie es sie seit Herbst 2001 auf Grund der deutschen Sperrzeiten gibt, muss dafür ein neuer Stichtag festgelegt werden. Aus prozessökonomischen Gründen und weil bekannt und vorliegend unbestritten ist, welche Ereignisse zu ihrer Einführung geführt haben, rechtfertigt es sich, dass das Bundesverwaltungsgericht gleich selbst ein solches Datum bestimmt, ohne die Sache hierfür an die Vorinstanz zurückzuweisen. Von Seiten der Beschwerdeführenden werden verschiedene mögliche Daten genannt, so der 19. Oktober 2001, weil zu diesem Zeitpunkt die Ostanflüge eingeführt wurden (Beschwerdeführende 3, 13, 20, 25 und 30), oder im gleichen Sinn generell das Jahr 2001 (Beschwerdeführende 18 sowie 4, 5, 7, 14, 17, 21, 27, 32, 33, 35, 36 und 37). Angeführt werden ferner, zum Teil ohne nähere Begründung, der Februar 1999 (Beschwerdeführerin 10), das Jahr 1999 bzw. 1996 (Beschwerdeführende 18 bzw. 1) oder der 1. September 1989 (Eventualantrag der Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30).

8.1 Wie erwähnt, wurden die Ostanflüge am 19. Oktober 2001 eingeführt, zuerst für die späten Abend- und Nachtstunden. Als am 27. Oktober 2002 die Wochenend- und Feiertagsregelung wirksam wurde, kamen noch mehr Ostanflüge hinzu. Für diese Umstellungen musste jeweils das Betriebsreglement angepasst werden, so – gestützt auf ein Gesuch vom 12. Juni 2001 – erstmals am 18. Oktober 2001 und später am 15. Oktober 2002 (vgl. BVGE 2008/17). Eine weitere solche Anpassung gab es, bevor am 30. Oktober 2003 ein Teil der Anflüge auf den Süden verlegt wurde. Von all diesen Daten kämen als Stichtag höchstens der 12. Juni (Gesuch) oder der 18. Oktober 2001 (Betriebsreglementsänderung) in Frage, denn die Details des neuen Regimes können für die Vorhersehbarkeit keine Rolle spielen und zudem braucht es ein einfach handhabbares und für alle Einzelfälle gleichermassen anwendbares Datum. Dass es zu einer Änderung des bisherigen Pistenbenützungskonzepts kommen würde, war indes bereits früher klar, nämlich am Tage der Kündigung der Vereinbarung von 1984 durch Deutschland, also am 22. Mai 2000. Zwar hatten die Staatsvertragsverhandlungen (auf technischer Ebene) da bereits begonnen und es ging dabei auch schon um die Nutzung des süddeutschen Luftraums. Erst mit dem radikalen Schritt, der die Kündigung der Vereinbarung von 1984 war, musste jedoch auch dem Durchschnittsbürger bewusst werden, dass das bisherige Betriebskonzept, konkret das Anfliegen von Norden, ganz wesentliche Einschnitte erfahren würde. Deutschland gab mit der Kündigung denn bereits auch die Rahmenbedingungen für eine neue Regelung vor, d.h. eine Plafonierung der Anflüge über deutschem Gebiet sowie ein Nachtflug- und ein Wochenendflugverbot (vgl. BGE 126 II 522 E. 11b). Aufgrund der Ausrichtung von Piste 28 musste daher ab sofort damit gerechnet werden, dass ein wichtiger Teil der bisherigen Nordanflüge auf den Osten verlegt werden könnte. Als Vorhersehbarkeitsschwelle nicht in Betracht fallen hingegen frühere Daten, namentlich 1989; der Flughafen und die Zürcher Behörden sprachen da von vermehrten Ostanflügen zur Vermeidung unnötiger Warteschleifen (oben E. 6.4) und es wurden im STOL-Verfahren mehr Landungen von Turbopropellerfliegern aus dem Osten zugelassen (oben E. 6.4). Diese beiden Aspekte sind durch die eigentliche Luftfahrtentwicklung bedingt und haben keine davon völlig unabhängige Ursachen, wie die hier interessierenden Ostanflüge.

8.2 Im Lichte dessen ist es angezeigt, den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge und die damit bewirkte Betriebsumstellung auf den Folgetag der Kündigung durch Deutschland, mithin auf den

23. Mai 2000 festzusetzen. Aufgrund der (Medien-)Reaktionen, die es unmittelbar nach der Kündigung gab, musste von diesem Tag an allen, d.h. dem Durchschnittsbürger klar sein, dass es künftig in viel erheblicherem Masse als zuvor Landungen auf Piste 28 geben könnte. Der für die Luftfahrt zuständige Bundesrat erklärte denn auch bereits damals, es müsse allenfalls ein neues Betriebskonzept ins Auge gefasst werden (vgl. Neue Zürcher Zeitung vom 24. Mai 2000, S. 45). Auch das Bundesgericht sprach bereits im Jahr 2000 eine mögliche Änderung des bisherigen Betriebsszenarios an und hielt fest, ob es dazu komme, sei noch ungewiss (BGE 126 II 522 E. 11c). Vorliegend müssen sich also alle, die ihr Grundeigentum im Ostanflugbereich seit dem 23. Mai 2000 erworben haben, Voraussehbarkeit entgegenhalten lassen.

8.3 Dass als Stichtag für die Vorhersehbarkeit nicht der 1. Januar 1961, sondern der 23. Mai 2000 massgebend ist, heisst indes noch nicht, dass die Entschädigungsbegehren begründet sind. Dafür müssten – in den Fällen, in denen der Eigentumserwerb früher stattgefunden hat – auch die weiteren Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sein (oben E. 4). Ob die durch die deutschen Sperrzeiten bedingten zusätzlichen Ostanflüge die für eine Entschädigung nötige Schwere und Spezialität aufweisen, werden die weiteren Abklärungen und die darauf folgende rechtliche Prüfung ergeben müssen.

Mit dem 23. Mai 2000 als Stichtag werden hingegen mehrere materielle Rügen gegen die Teilentscheide der Vorinstanz hinfällig. So muss das neue Datum – aufgrund der vorstehenden Herleitung – für alle Grundstücke im Osten des Flughafens gelten, unabhängig von der jeweiligen Distanz zur Piste 28. Es kann daher offen bleiben, ob der für die Vorhersehbarkeit sonst relevante Tag, der 1. Januar 1961, nur für ganz flughafennahe Grundstücke anwendbar ist, wie dies die Beschwerdeführenden 2, 6, 8, 11, 16, 19, 22, 23, 28, 29 und 24 sowie 31 geltend machen. Ebenfalls nicht erörtert werden muss, inwiefern die Piste 28 als Landepiste geeignet ist. Nicht weiter einzugehen ist ferner auf die Rüge der Beschwerdeführenden 12 und 24, wenn die Vorinstanz wegen angeblicher Vorhersehbarkeit der Ostanflüge Entschädigungen verweigere, finde im Ergebnis eine Schlechterstellung gegenüber Personen statt, die von Bahn- oder Strassenlärm betroffen seien; in diesen Bereichen würden grosse Summen für Lärmsanierungen aufgewendet, was im Umkreis der Flughäfen kaum möglich sei. Immerhin ist dazu aber anzumerken, dass im vorliegenden Enteignungsverfahren – entsprechend den Begehren der Enteigneten, einschliesslich der Beschwerdeführenden 12 und 24 – eine geldwerte Entschädigung

im Streit liegt (vgl. Art. 16 ff. EntG). Vorliegend geht es also nicht um Lärmschutzmassnahmen, die auch bei Bahn und Strasse zumeist in speziellen Sanierungsverfahren angeordnet werden.

8.4 Damit erweisen sich die angefochtenen Teilentscheide insoweit als unzutreffend, als die Vorinstanz für die Frage der Vorhersehbarkeit der Lärmimmissionen durch die Ostanflüge ab 2001 während der deutschen Sperrzeiten auf das Stichdatum des 1. Januar 1961 abgestellt und gestützt darauf die Entschädigungsbegehren abgewiesen hat. In diesem Umfang sind die Entscheide daher – in Gutheissung der Beschwerden – aufzuheben; bei den Beschwerdeführenden 1, 8 und 22 und 24 hat das nur soweit zu geschehen, als überhaupt auf ihre Beschwerden einzutreten ist (oben E. 2.3). Weiter ist die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen und diese ist anzuweisen, die bis anhin auf eine Teilfrage beschränkten Verfahren fortzuführen und auf die noch nicht behandelten Aspekte auszudehnen. Die Vorinstanz muss also einerseits bezogen auf die im Beschwerdeverfahren noch verbliebenen Parteien unter Berücksichtigung der Ausführungen in E. 3.1 und 3.2 die Erwerbsdaten neu erheben, um herauszufinden, bei welchen Grundstücken ein Erwerb vor dem 23. Mai 2000 bzw. ein späterer Erbgang stattgefunden hat, und andererseits prüfen, ob in den einzelnen Fällen die zwei weiteren Anspruchsvoraussetzungen, die Schwere und die Spezialität, gegeben sind. Wie es sich mit der davon grundsätzlich unabhängigen Überflugsproblematik verhält bzw. wie dort vorzugehen ist, darauf ist sogleich einzugehen (unten E. 9).

Wie erwähnt (oben E. 3.2), hat die Vorinstanz, die vom 1. Januar 1961 als Stichtag ausging, bei der Ermittlung, ob die einzelnen Grundstücke vorher oder nachher erworben wurden, in einzelnen Fällen womöglich zu Unrecht ein Datum nach dem 1. Januar 1961 angenommen. Ist für die Ostanflüge nun aber der 23. Mai 2000 massgebend, ist nicht mehr relevant, ob ein Grundstückserwerb vor oder nach dem 1. Januar 1961 stattgefunden hat. Es spielt daher keine Rolle, bei welchen Eigentümern ein früherer Erwerb hätte bejaht werden müssen. Ebensowenig stellt sich die Frage, wer für die unvollständige oder falsche Abklärung des Sachverhalts einzustehen hat, ob die Entscheide rechtsgenüglich begründet waren und ob allfällig Mängel durch das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht geheilt worden wären. Dieses sieht ferner davon ab, aufgrund der Vorbringen im Beschwerdeverfahren in Bezug auf einzelne Beschwerdeführende festzuhalten, da diese ihr Grundeigentum vor dem 1. Januar 1961 erworben hätten, liege auch ein Erwerb vor dem 23. Mai 2000 vor. Da die Vorinstanz die Erwerbsdaten

ohnehin neu erheben muss, ist es sinnvoll, wenn sie das in allen Fällen als erste Instanz tut.

8.5 Die Vorinstanz ist zudem anzuweisen (vgl. E. 3.5), über die Entschädigungsbegehren der Beschwerdeführenden 38 ebenfalls im Rahmen der ohnehin neu aufzunehmenden bzw. fortzusetzenden Verfahren zu befinden. Angesichts des neuen Stichdatums erübrigen sich jedoch Verfügungen im Sinne der angefochtenen Teilentscheide.

Direkter Überflug

9.
Die Vorinstanz hat in den angefochtenen Teilentscheiden für alle Gesuchstellenden, die in den Rubren erscheinen, aufgrund einer prima-facie-Prüfung bereits auch negativ über die Forderungen wegen direkten Überflugs entschieden (E. 2.2.2). In den Erwägungen zitiert sie zwei Bundesgerichtsentscheide und verweist zum Tatsächlichen auf ein durch die Enteignerin erstelltes Vertikalprofil („Vertikalprofil ILS-Anflug 28, act. 28.02 Lindau“). Dieser Verweis ist in den vier Einzelentscheiden, welche die Beschwerdeführenden 5, 8 und 22 betreffen, nicht vorhanden. Dafür enthalten diese Entscheide rechtliche Erwägungen zum Überflug, die über jene in den Sammelentscheiden hinausgehen. In jedem Teilentscheid äussert sich die Vorinstanz kurz zur Situation in der betroffenen Gemeinde, ohne aber auf die einzelnen Grundstücke einzugehen. In Bassersdorf erachtet sie nur eine Liegenschaft als direkt überflogen, wobei die Überflugshöhe noch genauer abzuklären sei. Elgg werde nicht direkt überflogen, die seitliche Entfernung zum Leitstrahl betrage fast 3 km. Dasselbe gilt gemäss Vorinstanz für Illnau-Effretikon, wo die Überflüge seitlich um mindestens 1 km nach Norden verschoben, in rund 500 m Höhe und damit durchwegs beträchtlich über der entschädigungsberechtigten Höhe (Sammelentscheid) bzw. in grosser seitlicher Entfernung zum Leitstrahl und in einer Höhe von rund 1'000 m stattfänden (Einzelentscheid). Im Teilentscheid Kyburg hat die Vorinstanz festgestellt, die Überflüge erfolgten auf Grund der Distanz zur Pistenschwelle von 12 km (Billikon) bzw. 14,5 km (Brünggen) durchwegs beträchtlich über der entschädigungsbegründenden Höhe, nämlich auf über 500 m und zudem seitlich verschoben zum Leitstrahl. In Lindau hat die Vorinstanz den direkten Überflug verneint, weil die Überflugshöhe auf Grund der Distanz zur Pistenschwelle beträchtlich über 150 m liege, nämlich zwischen rund 450 m (östlich) und 300 m (westlich; Sammelentscheid) bzw. weil das Enteignungsobjekt nicht direkt über-

flogen werde (seitliche Entfernung zum Leitstrahl von ca. 1 km; Einzelentscheid). In Nürensdorf hat die Vorinstanz in allen drei Teilentscheiden Entschädigungsansprüche mit der Begründung verneint, die Überflughöhe liege deutlich über der Höhe, die gemäss Rechtsprechung eine Entschädigung begründe, nämlich bei mindestens rund 250 m und einer Distanz zur Pistenschwelle von rund 6 km. In Turbenthal, Weisslingen, Winterthur und Zell hat sie ebenfalls die Distanz zur Pistenschwelle (Turbenthal: 20 km; Winterthur: über 20 km; Zell: 17 km) und die dadurch bedingte grosse Überflughöhe (Weisslingen: beträchtlich über 150 m; Turbenthal und Zell: ein Vielfaches) als Ausschlussgründe angegeben. Für Kloten hat die Vorinstanz hingegen festgestellt, dass auf Grund der kurzen Distanz zur Piste zahlreiche Liegenschaften im Sinne der Rechtsprechung direkt und unter 150 m überflogen würden. Weiter stellte sie fest, für die horizontale räumliche Abgrenzung könne nicht auf die Zone der vorsorglichen Dachziegelklammerungen abgestellt werden. Massgebend sei der Winkel von 1,25° zum Leitstrahl. Liegenschaften ausserhalb dieses Anflugwinkels könnten deshalb rechtlich nicht mehr als direkt überflogen gelten.

9.1 Nach Auffassung einzelner Beteiligter der Beschwerdeführenden 13, 25 und 30 (vgl. E. 2.2.3) sind die Teilentscheide aufzuheben, weil nicht klar sei, für welche Betroffenen sie gelten würden. Auch seien in Verletzung der Begründungspflicht und des rechtlichen Gehörs die Kriterien für die Definition des direkten Überflugs nicht genannt worden. Eine Aufhebung und eine Umteilung in die separaten Verfahren, in denen die Vorinstanz die direkten Überflüge genauer prüfen will, verlangen die Beschwerdeführenden 10 und 15. Gleiches beantragen, bezogen auf einen engeren und einen weiteren Überflugsbereich, die Gruppen 1 und 2 der Beschwerdeführenden 12 sowie die Beteiligten 2 bis 5 der Beschwerdeführenden 24. Sie halten dafür, die Vorinstanz habe den von ihr für relevant gehaltenen Sektor einerseits zu wenig konkret umschrieben, so dass die Betroffenen nicht erkennen könnten, warum sie ausgeschlossen würden. Andererseits habe sie den Sektor zu eng begrenzt, indem sie besondere direkte Einwirkungen und die breitere Streuung der bis Herbst 2006 im VOR/DME-Verfahren durchgeführten Anflüge (vgl. oben E. 6.7 i.f.) nicht beachtet und den Bereich für Dachziegelhalterungen nicht als erweiterten Überflugskorridor anerkannt habe (Gruppe 2 der Beschwerdeführenden 12). Die Beschwerdeführenden 8 und 22 schliesslich wenden ein, entgegen den Feststellungen der Vorinstanz sei eine Entschädigung bereits bei Einleitung des Verfahrens geltend

gemacht worden und es liege ein direkter Überflug vor. Ihr Anspruch auf rechtliches Gehör sei auch deshalb verletzt worden, weil die Vorinstanz den Antrag auf Bestimmung der exakten Überflugshöhe unbeachtet gelassen habe.

Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin halten die Begründung in den Teilentscheiden für ausreichend. Die Beschwerdegegnerin verweist auf die durch sie für das Verfahren vor der Vorinstanz erstellten Pläne (Überflugssituationspläne und Vertikalprofil) und kommt zum Schluss, der von der Vorinstanz angenommene Überflugsektor entspreche den Vorgaben des Bundesgerichts. Sie äussert sich sodann detailliert zur Überflugssituation in den einzelnen Gemeinden und bezogen auf zahlreiche konkrete Liegenschaften. Mit einigen wenigen Ausnahmen (vgl. Sachverhalt Bst. F. Und J.) verneint sie in diesen Fällen einen direkten Überflug.

9.2 Seit das Bundesgericht in BGE 122 II 349 die Figur des *direkten* oder *eigentlichen Überflugs (Überflug stricto sensu)* anerkannt hat, kann auch in einem solchen Fall eine Enteignungsentschädigung verlangt werden. Das Bundesgericht spricht von einem Überflug stricto sensu, wenn die Flugzeuge derart tief über ein Grundstück fliegen, dass der nach Art. 667 Abs. 1 ZGB dem Grundeigentum zuzurechnende Luftraum verletzt wird (BGE 122 II 349 E. 4, BGE 131 II 137 E. 3.1, BGE 134 II 49 E. 5; GFELLER, a.a.O., S. 69 ff.). Die bei einer Enteignung wegen übermässiger Lärmimmissionen geltenden Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit, der Spezialität und der Schwere (oben E. 4) spielen beim direkten Überflug keine Rolle (BGE 129 II 72 E. 2.5 f.). Ein Entschädigungsanspruch wegen Überflugs erwächst vielmehr nur dann, wenn die Flugzeuge tatsächlich in die Luftsäule über einem Grundstück eindringen und dies in einer derart geringen Höhe, dass die schutzwürdigen Interessen an der ungestörten Nutzung des Eigentums betroffen werden. Bei bloss seitlichen Vorbeiflügen ist kein direkter Überflug gegeben (Urteil des Bundesgerichts 1E.12/2007 vom 28. April 2008 E. 4.2). Verlangt wird zudem eine gewisse Regelmässigkeit eines solchen Eindringens; nur vereinzelte Überflüge reichen nicht aus (BGE 131 II 137 E. 3.2.2). Zu eigentlichen Überflügen kommt es ferner nur bei Anflügen, kaum je jedoch bei Abflügen (BGE 134 II 49 E. 5.1).

Räumlich konkretisiert hat das Bundesgericht den Überflug stricto sensu nur allmählich und einzelfallweise. In BGE 131 II 137 – zu Genf –

befand es, der Begriff des Überflugs sei in der Rechtsprechung relativ genau definiert worden (E. 3.1); nötig sei, dass sich ein Grundstück in der Pisten- bzw. Anflugschneise befinde, die dem Gleitweg der landenden Flugzeuge entspreche. Dieser Raum bzw. die betreffende Fläche am Boden sei begrenzt, und zwar durch die Modalitäten des Flughafenbetriebs. Die Flugzeuge, die mithilfe eines ILS anflögen, müssten in der letzten Phase der Landung der Pistenachse folgen und dürften bezogen auf den Beginn der Achse (Pistenschwelle oder „Aufsetzzone“) eine maximale seitliche Abweichung von 1,25° erreichen; die Verfahren der Fluggesellschaften sähen allgemein noch kleinere Abweichungsmaxima (+/– 0,5°) vor (E. 3.1.1). Einen Anflug-Toleranz-Winkel von 1,25° hat das Bundesgericht unlängst auch für den Flughafen Zürich, und zwar für die ILS-Anflüge auf Piste 34 (von Süden über Opfikon) zur Anwendung gebracht (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1E.12/2007 vom 28. April 2008 E. 5.1). In vertikaler Richtung hat es das Bundesgericht stets abgelehnt, generell eine kritische Flughöhe für den direkten Überflug zu bestimmen, zuletzt ausdrücklich in BGE 134 II 49 für Opfikon (E. 5.3); 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. Es hielt aber auch fest, aufgrund der bisherigen Entscheide lasse sich die kritische Höhe des Überflugs über Wohngebieten etwas eingrenzen. So seien eigentliche Überflüge bei landenden Grossflugzeugen bejaht worden, welche Wohnliegenschaften in der Höhe von 125 m oder darunter überquerten, dagegen sei festgestellt worden, dass Überflüge solcher Maschinen in der Höhe von mindestens 400 m das Grundeigentum nicht verletzten. Ebenfalls zu keinem Eingriff führten vereinzelte Flüge insbesondere kleinerer Maschinen in der Höhe von etwa 220 m bzw. 250 m (BGE 134 II 49 E. 5.3, mit zahlreichen Hinweisen).

9.3 In den in der Überflugsfrage angefochtenen drei Teilentscheiden betreffend Nürensdorf (Beteiligte 2 bis 5 der Beschwerdeführenden 24, Beteiligte 9 der Beschwerdeführenden 25 sowie Beteiligte 1 und 2 der Beschwerdeführenden 30) hat die Vorinstanz in der fraglichen Erwägung 4.3 vorab auf BGE 129 II 72 E. 2.4 – 2.6 und BGE 131 II 137 E. 3.1.5 verwiesen zum Beleg dafür, dass die drei sonst relevanten Kriterien (Unvorhersehbarkeit, Spezialität und Schwere) beim direkten Überflug nicht anwendbar sind. Weiter hat sie festgehalten, ob ein Überflug stricto sensu vorliege, sei grundsätzlich in jedem Einzelfall zu prüfen. Auf dem Gebiet der Gemeinde Nürensdorf würden zahlreiche

Liegenschaften direkt überflogen, allerdings in einer Höhe, welche deutlich über der eine Entschädigung begründenden Überflugshöhe im Sinne der genannten Rechtsprechung liege, nämlich bei mindestens rund 250 m und einer Distanz zur Pistenschwelle von rund 6 km. In diesem Zusammenhang hat die Vorinstanz auf das Vertikalprofil ILS-Anflug 28 verwiesen, das sie im Verfahren Lindau unter der Aktennummer 28.02 erfasst hat.

9.3.1 Die Rechtslage zur horizontalen und vertikalen Umschreibung des eigentlichen Überflugs hat die Vorinstanz nicht erläutert. Den Entscheiden geht weitgehend auch eine Auseinandersetzung mit den tatsächlichen Gegebenheiten ab. So verweist die Vorinstanz lediglich auf das durch die Beschwerdegegnerin erstellte Vertikalprofil, ohne jedoch zu sagen, welche Überflughöhen dieses im fraglichen Gebiet ausweist. Ihre Überlegungen beruhen offensichtlich weiter auf dem Überflugssituationsplan der Beschwerdegegnerin, wo der Korridor mit einem Anflug-Toleranz-Winkel von je 1,25° zur Pistenachse eingezeichnet ist. Daraus ist ersichtlich, welche Grundstücke sich innerhalb dieses Bereichs befinden und welche ausserhalb; zudem werden die Überflughöhen angegeben. Die Vorinstanz führt nicht nur nicht aus, was sie dem Plan entnimmt, sondern erwähnt ihn überhaupt gar nicht. Auch in den ebenfalls in diesem Punkt angefochtenen Teilentscheiden betreffend Kloten (Beschwerdeführende 10 und 15, Gruppen 1 und 2 der Beschwerdeführenden 12 sowie Beteiligter 68 der Beschwerdeführenden 13) fehlt eine Auseinandersetzung mit der Rechtslage sowie eine Nennung und Würdigung des Überflugssituationsplans. Einzig hinsichtlich der horizontalen räumlichen Abgrenzung hat die Vorinstanz hier ergänzend festgehalten, massgebend sei nicht die Zone der vosorglichen Dachziegelklammerungen, sondern der Winkel von 1,25° zum Leitstrahl; Liegenschaften ausserhalb dieses Anflugwinkels gälten rechtlich nicht als direkt überflogen. Zudem hat die Vorinstanz in vertikaler Hinsicht offenbar eine maximale Überflughöhe von 150 m als entschädigungsbegründend erachtet.

9.3.2 Im Einzelnen ist nicht nachvollziehbar, warum kein direkter Überflug gegeben sein soll. Für jene Beschwerdeführenden, die auch eine Entschädigung für direkten Überflug geltend machen, ist aufgrund der Entscheide nicht klar, ob ihre Begehren abgewiesen worden sind, weil ihre Grundstücke in zu grosser Höhe überflogen werden oder weil sie zu weit seitlich des relevanten Korridors liegen. Nicht auszuschliessen ist, dass die Vorinstanz im Fall von Kloten einen direkten Überflug ver-

sehentlich gar nicht geprüft und die Betroffenen nur wegen des Erwerbs nach dem 1. Januar 1961 ins Rubrum aufgenommen hat; mit der generellen Abweisung im Dispositiv wurde jedoch über sämtliche Forderungen negativ befunden (vgl. E. 2.2.2). Insofern ist problematisch, dass nirgends festgehalten ist, wer aus welchem Grund im Rubrum erscheint bzw. ob dies wegen des Erwerbsdatums oder wegen des direkten Überflugs geschieht. Was Letzteren angeht, kann erst mit dem Beizug von Vertikalprofil und Überflugssituationsplan eruiert werden, wie die Vorinstanz zu ihren Schlüssen gelangt sein muss. Es geht jedoch nicht an, dass die Enteigneten oder die Rechtsmittelbehörde die einzelnen Beurteilungselemente tatsächlicher und rechtlicher Art selber zusammenführen müssen. Dies, d.h. die Subsumtion, ist Aufgabe der entscheidenden Behörde, also der Vorinstanz. Der Entscheid muss eine Begründung enthalten, die es erlaubt, ihn zu verstehen und sachgerecht anzufechten. Eine solche muss zwar nicht zwingend im Entscheid selbst enthalten sein; ein Verweis auf andere Schrift- oder Aktenstücke genügt aber nur dann, wenn sich diese ihrerseits in genügender Weise mit der Frage befassen (vgl. dazu und zum Ganzen: MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.103 ff., mit Hinweisen). Vorliegend liefern die erwähnten Unterlagen nur die (tatsächlichen) Beurteilungselemente; eine eigentliche Begründung für das Ganze findet sich darin jedoch nicht. Mit blossen Hinweisen zu arbeiten, ist daher nicht ausreichend. Diesen Mangel in den vorinstanzlichen Entscheiden können natürlich die detaillierten Ausführungen der Beschwerdegegnerin im Beschwerdeverfahren nicht wettmachen.

9.3.3 Unzureichend ist auch die Auseinandersetzung mit der konkreten Überflughöhe. Gemäss Rechtsprechung kann diese nicht generell bestimmt werden, sondern ist von der Nutzung und Lage der konkret betroffenen Liegenschaft, der Art und Grösse der Flugzeuge und den entsprechenden Auswirkungen des Überflugs abhängig (vgl. E. 9.2). Zwar dürfte bei vergleichbaren Situationen eine gewisse Schematisierung in Wohngebieten im Anflugbereich derselben Piste zutreffend sein. Die Vorinstanz ist jedoch bei ihrem Entscheid, die Höhe von 150 m in Kloten und offenbar auch in Nürensdorf für massgebend zu erachten, mit keinem Wort auf die näheren Umstände eingegangen und sie hat auch ihre Überlegungen in keiner Weise dargelegt. Da es, jedenfalls in Nürensdorf, um Höhen geht, die nicht markant über jenen liegen, die das Bundesgericht bereits anerkannt hat und da es keinen generell gültigen kritischen Wert gibt (oben E. 9.2), hätte sich die Vorinstanz eingehender mit der Problematik befassen müssen.

9.3.4 Weiter ist bei all diesen Entscheiden zu beanstanden, dass sich die Vorinstanz mit keinem Wort zur Richtigkeit des durch die Beschwerdegegnerin erstellten Kartenmaterials äussert. Zwar scheint angesichts des ILS bei Piste 28 das Abstellen auf einen Anflug-Toleranz-Winkel von 1,25° zum Leitstrahl angesichts der jüngst ergangenen Entscheide des Bundesgerichts (E. 9.2) als richtig. Vorliegend ist aus dem Überflugssituationsplan für Kloten aber z.B. nicht ersichtlich, ob der Scheitelpunkt tatsächlich am richtigen Ort (Pistenschwelle bzw. „Aufsetzzone“) angelegt worden ist. Das wäre zu verifizieren gewesen bzw. ist an Hand der Ausführungen der Beschwerdegegnerin in ihrer Duplik und den nachträglich eingereichten Unterlagen zu überprüfen. Wohl abzulehnen ist hingegen ein Ansetzen des 1,25°-Winkels an den beiden Schwellenenden, wie dies die Beschwerdeführenden 12 und 24 auf ihren Plänen tun. Eine Auseinandersetzung mit der Behauptung, dass sich im Nahbereich zur Piste 10% der Flugzeuge nicht innerhalb des 2,5°-Sektors bewegen, wäre ebenfalls nötig gewesen; auch weiter entfernt kommt es wegen grosser Flügelspannweiten gewisser Flugzeuge offenbar vereinzelt zu Überragungen. Die Vorinstanz hätte diese Thematik nicht gänzlich unerwähnt lassen dürfen. Schliesslich hätte sie auch auf die im Vergleich zum ILS breiter gestreuten Anflüge im VOR/DME-Verfahren eingehen müssen, wie sie von Oktober 2001 bis Oktober 2006 stattfanden (oben E. 6.7 i.f.). Die Beschwerdegegnerin führt dazu immerhin aus, diese Belastungen seien nur vorübergehend gewesen und daher entschädigungslos hinzunehmen.

9.3.5 Zu Recht abgelehnt hat die Vorinstanz hingegen das Ansinnen, für den Überflugkorridor sei auf die Zone der Dachziegelklammerungen abzustellen. Auch wenn das Bundesgericht diese Frage jüngst offen gelassen hat (BGE 134 II 49 E. 5.4), gilt gemäss gefestigter Rechtsprechung als eigentlicher Überflug nur das direkte Eindringen der Flugzeuge in das Grundeigentum bzw. in deren Luftsäule (BGE 134 II 49 E. 5). Der von der Gruppe 2 der Beschwerdeführenden 12 geltend gemachte erweiterte Überflugskorridor überdehnt damit diese enge bundesgerichtliche Umschreibung. Ihr Antrag 2a, als Überflugssektor sei über den Überflug stricto sensu hinaus die Zone mit Dachziegelklammerungen zu betrachten, ist demnach ebenso wie damit zusammenhängende Beweisanträge abzuweisen.

9.4 Kommt eine Behörde ihrer Begründungspflicht nicht hinreichend nach, führt dies ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde in der Sache selbst zur Aufhebung der fraglichen Verfügung. Die Heilung solcher Mängel im Rechtsmittelverfahren ist zwar möglich, soll aber

die Ausnahme bleiben (BVGE 2007/27 E. 10.1, mit Hinweisen). Vorliegend sind die Begründungen in den in der Überflugsfrage strittigen Teilentscheiden Kloten und Nürensdorf gleich in mehrfacher Hinsicht mangelhaft. Zudem wussten womöglich einige Betroffenen nicht um die bei den Akten befindlichen Karten und Pläne und hatten folglich nicht Kenntnis von deren Inhalt. Mithin können die Mängel, gerade weil sie in der Summe und im Zusammenspiel nicht leicht wiegen, nicht als durch das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht geheilt gelten. Daran ändert nichts, dass zur Frage des Überflugs im Rechtsmittelverfahren viel Prozessstoff zusammen gekommen ist; die Parteien, namentlich die Beschwerdegegnerin, haben zum Teil ausführlich zur Überflugssituation in den einzelnen Gemeinden und bezogen auf einzelne konkrete und strittige Fälle Stellung genommen. Würde das Bundesverwaltungsgericht die Mängel heilen und reformatorisch entscheiden, ginge den in diesem Punkt Beschwerdeführenden, und das ist ganz wesentlich, eine Instanz verloren. Gerade auch angesichts der Technizität der Materie soll aber in allen Fällen die Vorinstanz eine erstmalige Beurteilung abgeben. Die Sache ist daher zur Neubeurteilung bzw. zur besseren Begründung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Eine Rückweisung bewirkt keinen formalistischen Leerlauf (vgl. MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.112) und rechtfertigt sich umso mehr, als die Vorinstanz das Verfahren auch in Bezug auf die Entschädigung wegen übermässiger Immissionen wieder aufnehmen muss (oben E. 8.4).

9.5 Die Teilentscheide Kloten und Nürensdorf sind somit bezogen auf die enteignungsrechtlichen Entschädigungsansprüche wegen Überflug der Beschwerdeführenden 10 und 15, der Gruppen 1 und 2 der Beschwerdeführenden 12, der Beteiligten 2 bis 5 der Beschwerdeführenden 24, des Beteiligten 68 der Beschwerdeführenden 13, der Beteiligten 9 der Beschwerdeführenden 25 sowie der Beteiligten 1 und 2 der Beschwerdeführenden 30 – in Gutheissung der Beschwerden – auch insofern aufzuheben, als sie sich mit dem Überflug stricto sensu befassen und darüber entschieden wurde. Die Sache ist an die Vorinstanz zurückzuweisen, damit diese, sofern nötig, weitere Abklärungen vornimmt, sich mit den noch offenen Fragen auseinandersetzt (oben E. 9.3.2 ff.), um alsdann unter Berücksichtigung der Unterziehungen durch die Beschwerdegegnerin (Sachverhalt Bst. F. und J.) erneut zu entscheiden. Diese Entscheide werden gehörig zu begründen sein.

Bei einem Massenverfahren wie dem vorliegenden wäre nicht praktika-

bel, wenn die Vorinstanz bei der Begründung spezifisch auf jedes einzelne Grundstück eingehen müsste. Sie darf durchaus gruppen- bzw. gebietsweise vorgehen. Für diese Gruppen oder Gebiete ist aber – gehörig begründet – anzugeben, warum ein direkter Überflug bejaht bzw. verneint wird. Tendenziell darf die Begründung sodann dort knapper sein, wo die Sach- und Rechtslage relativ klar ist, also etwa bei Liegenschaften, die wegen der seitlichen Abweichung oder der Überflugshöhe deutlich ausserhalb des relevanten Bereichs liegen.

9.6 Entscheidet das Bundesverwaltungsgericht bezüglich des direkten Überflugs somit nicht selbst, sind keine weiteren Beweismassnahmen nötig. So erübrigen sich namentlich eine Parteibefragung oder, wie mehrfach beantragt, ein Augenschein.

Abzuweisen ist auch der Prozessantrag der Beschwerdeführenden 12 und 24 vom 8. Dezember 2008, soweit darauf eingetreten werden kann (oben E. 1.6). Demnach wären zuerst in genereller Weise die massgeblichen Parameter festzulegen, danach ein unabhängiger Dritter zur grafischen Darstellung des Überflugskorridors beizuziehen und schliesslich gestützt darauf die konkreten Fälle zu beurteilen gewesen. Ein solches Vorgehen kommt angesichts der Rückweisung an die Vorinstanz nicht in Frage. Aus heutiger Sicht besteht ferner kein Anlass, der Vorinstanz vorzuschreiben, wie sie ihre weiteren Abklärungen zum direkten Überflug vornehmen soll. In erster Linie ist es ihre Aufgabe zu definieren, von welchem Überflugskorridor auszugehen ist; einen Sachverständigen beizuziehen hat sie nur, wenn ihr das nötig erscheint.

9.7 Was schliesslich die von den Beschwerdeführenden 8 und 22 angefochtenen Einzelentscheide Illnau-Effretikon und Lindau angeht, so ist die Vorinstanz in diesen beiden Teilentscheiden auf die Rechtslage beim Überflug stricto sensu kurz eingegangen und hat für die räumliche horizontale Abgrenzung beim Landeanflugsystem ILS auf den Winkel von 1,25° zum Leitstrahl verwiesen. Dass die Vorinstanz festgehalten hat, es würden in diesen beiden Fällen gar keine direkten Überflüge geltend gemacht, hat sich für die Betroffenen nicht negativ ausgewirkt. Denn die Vorinstanz hat dennoch die Situation geprüft und ist zum Ergebnis gelangt, es liege wegen einer grossen seitlichen Entfernung des Enteignungsobjekts zum Leitstrahl (Illnau-Effretikon; Beschwerdeführerin 8) bzw. einer seitlichen Entfernung zum Leitstrahl von ca. 1 km (Lindau; Beschwerdeführer 22) kein direkter Überflug vor. Dass bereits auf Grund dieser seitlichen Abweichungen nicht von ei-

nem eigentlichen Überflug ausgegangen werden kann, wird von den Beschwerdeführenden 8 und 22 nicht in Zweifel gezogen. Damit sind aber ihre enteignungsrechtlichen Entschädigungsansprüche für Überflug bereits deshalb unbegründet. Bei dieser Sachlage war die Vorinstanz entgegen der Ansicht der Beschwerdeführenden 8 und 22 nicht verpflichtet, die exakte Überflugshöhe zu bestimmen. Für das Grundstück der Beschwerdeführerin 8 hat sie immerhin eine Überflugshöhe von rund 1'000 m festgestellt. Die Rügen der Beschwerdeführenden 8 und 22, ihr Anspruch auf rechtliches Gehör sei verletzt worden, ist damit ebenfalls unbegründet. Ihre Beschwerden sind insoweit abzuweisen.

Ergebnis

10.
Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die Beschwerden, soweit sie nicht gegenstandslos geworden sind (E. 1.1) und darauf einzutreten ist (vgl. E. 1.6 und 2.3), in mehrfacher Hinsicht begründet sind. Die seit Herbst 2001 erfolgte komplette Umstellung des Anflugverfahrens von Nord- auf Ostanflüge, welche die Piste 28 in sensiblen Randstunden, an Wochenenden und Feiertagen zur Hauptlandepiste haben werden lassen, geht von den Ursachen und Folgen her weit über die normale Luftfahrtentwicklung hinaus. Für diesen aussergewöhnlichen und wohl einmaligen Fall (ob er letztlich auch die seit 2003 praktizierten Südanflüge einschliesst, ist hier nicht zu beurteilen) ist das allgemeine Voraussehbarkeitsdatum des 1. Januar 1961 nicht anwendbar. Für die durch die deutschen Sperrzeiten bedingten Ostanflüge gilt stattdessen der 23. Mai 2000 als Stichtag. Die Vorinstanz muss unter Berücksichtigung dieses Datums sowie der weiteren Anspruchsvoraussetzungen die Entschädigungsforderungen neu prüfen. Bei den Teilentscheiden Kloten und Nürensdorf, die bezüglich des direkten Überflugs angefochten sind, ist die Vorinstanz sodann ihrer Begründungspflicht nicht hinreichend nachgekommen. Sie sind deshalb bezogen auf die vor Bundesverwaltungsgericht in diesem Punkt beschwerdeführenden Grundeigentümer aufzuheben und die Sache ist auch in diesem Punkt an die Vorinstanz zurückzuweisen.

11.
Wenn die Vorinstanz das Verfahren für die Entschädigungen wegen übermässigen Fluglärms fortsetzen (oben E. 8.4) und sich auch nochmals der Überflugsproblematik annehmen muss (oben E. 9.5), beschränkt sich dies grundsätzlich auf jene beschwerdeführenden Ent-

eigneten, für die nach dem vorliegenden Urteil das Verfahren noch hängig bzw. nicht abgeschlossen ist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 2A.18/2007 vom 8. August 2007 E. 2). Fälle, in denen die Teilentscheide nicht oder nur teilweise angefochten wurden, wären gegebenenfalls nach den Vorschriften über den Widerruf bzw. die Wiedererwägung zu beurteilen (vgl. PIERRE TSCHANNEN/ ULRICH ZIMMERLI, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. Aufl., Bern 2005, § 31 Rz. 42 f.).

Kosten und Entschädigungen

12.
Die Vorinstanz hat es in ihren Teilentscheiden abgelehnt, den Enteigneten eine Parteientschädigung zuzusprechen. Sie hat dazu – unter Verweis auf Art. 115 Abs. 2 EntG – festgehalten, wenn die Begehren des Enteigneten ganz oder grösstenteils abgewiesen würden, wie dies in Bezug auf das Kriterium der Unvorhersehbarkeit zutreffe, könne von der Zusprechung einer Parteientschädigung abgesehen werden. Die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden verlangen teils ausdrücklich und teils sinngemäss, ihnen sei auch für das vorinstanzliche Verfahren eine Parteientschädigung zuzusprechen.

12.1 Hinsichtlich der Hauptfrage der Vorhersehbarkeit sind die Teilentscheide aufzuheben und die vorinstanzlichen Verfahren insoweit für alle Beschwerdeführenden wieder aufzunehmen. Demzufolge sind die Teilentscheide auch insofern aufzuheben, als die Vorinstanz den anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden keine Parteientschädigungen zugesprochen hat. Die Vorinstanz hat darüber in den nunmehr erneut an die Hand zu nehmenden Verfahren zu entscheiden. Deshalb erübrigt es sich, über die Anträge auf Zusprechung von Parteientschädigungen für das vorinstanzliche Verfahren zu befinden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1E.11/2007 vom 14. April 2008 E. 13).

12.2 Bei ihrem neuen Entscheid über die Parteientschädigung wird die Vorinstanz Folgendes zu beachten haben: Im Enteignungsrecht gilt, anders als nach Art. 64 VwVG, nicht das Unterliegerprinzip. Art. 115 Abs. 1 EntG geht davon aus, dass den Enteigneten grundsätzlich eine Parteientschädigung zuzuerkennen ist, und zwar zulasten des Enteigners. Von diesem Grundsatz kann gestützt auf Art. 115 Abs. 2 EntG abgewichen werden, wenn die Begehren ganz oder zum grössten Teil abgewiesen werden. Bei offensichtlich missbräuchlichen Begehren oder bei offensichtlich übersetzten Forderungen kann der Enteignete sogar zur Bezahlung einer Parteientschädigung an den Enteigner ver-

halten werden (Art. 115 Abs. 3 EntG). Bei diesen beiden Ausnahmen handelt es sich um Kann-Bestimmungen. Auf Beschwerde hin ist die in enteignungsrechtlichen Entschädigungsverfahren festgesetzte Parteientschädigung nur mit Zurückhaltung zu überprüfen (BGE 129 II 106 E. 5). Deshalb würde das Bundesverwaltungsgericht nur dann eingreifen, wenn die Vorinstanz ihr Ermessen rechtsfehlerhaft ausgeübt hat. Für eine rechtmässige Ermessensausübung ist zu beachten, dass eine allfällige Praxis, dem unterliegenden Enteigneten in allen Fällen eine Parteientschädigung zu verweigern, wohl den Grundsätzen der enteignungsrechtlichen Kostenregelung widersprechen würde.

Zumindest wenn die Anträge des Enteigneten in guten Treuen vertretbar gewesen sind, weil beispielsweise Fragen grundsätzlicher Natur zu beantworten waren, oder wenn der Beizug eines Rechtsbeistandes auf Grund der Komplexität der Rechtsfragen erforderlich war, dürfte der Enteigner auch im Falle eines Unterliegens des Enteigneten nicht ohne weiteres von der grundsätzlichen Kostenpflicht entbunden werden (vgl. HEINZ HESS/HEINRICH WEIBEL, Enteignungsrecht des Bundes, Band I, Bern 1986, Rz. 6 f. zu Art. 115 EntG; Urteil des Bundesgerichts 1E.22/2007 vom 28. April 2008 E. 13.2, auszugsweise publiziert in BGE 134 II 176). In diesem Sinne machte auch das Bundesgericht von der Möglichkeit, die Kosten (einschliesslich Parteientschädigung) bei Abweisung der Beschwerde abweichend von Art. 116 Abs. 1 EntG in der früher geltenden Fassung (AS 1972 904) zu verteilen, nur zurückhaltend Gebrauch, im Wesentlichen bei missbräuchlicher Beschwerdeführung und unnötiger Kostenverursachung (BGE 111 Ib 32 E. 3 mit weiteren Hinweisen).

13.
Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten, hat der Enteigner zu tragen (Art. 116 Abs. 1 EntG). Werden die Begehren des 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).

13.1 Vorliegend waren im Hauptverfahren (ohne die Rechtsverzögerungsbeschwerde) 37 Einzelbeschwerden gegen 17 angefochtene Teilentscheide mit insgesamt 1093 beschwerdeführenden Parteien zu beurteilen. Dabei ging es um eine Streitigkeit mit Vermögensinteressen (vgl. Urteil des BVGer A-109/2008 vom 12. Februar 2009 E. 12) mit einem gesamthaften Streitwert von deutlich über 1 Mio. Franken. Bei

der Bemessung der Gerichtsgebühr ist dem grossen Umfang des Verfahrens, der Anzahl der daran beteiligten Beschwerdeführenden, dem erheblichen Aufwand bei der Prozessführung und der Schwierigkeit der Streitsache, aber auch dem Umstand, dass (bloss) ein Teilentscheid angefochten war, Rechnung zu tragen sowie zu berücksichtigen, dass einige der Rechtsschriften über weite Teile gleich lauteten. Die Verfahrenskosten sind damit auf insgesamt Fr. 30'000.– festzusetzen (Art. 63 Abs. 4bis Bst. b VwVG und Art. 2 Abs. 1 sowie Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Sie sind der Beschwerdegegnerin zur Zahlung zu überbinden.

13.2 Anspruch auf eine Parteientschädigung haben die nicht in einem Arbeitsverhältnis zur Partei stehenden anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden. Sie umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere notwendige Auslagen der Partei (Art. 8 und 9 VGKE). Das Anwaltshonorar wird nach dem notwendigen Zeitaufwand der Vertreterin oder des Vertreters bemessen. Der Stundenansatz beträgt für Anwältinnen und Anwälte mindestens 200 und höchstens 400 Franken inklusive Mehrwertsteuer. Bei Streitigkeiten mit Vermögensinteressen kann das Anwaltshonorar angemessen erhöht werden (Art. 10 VGKE). Wird keine Kostennote eingereicht, so setzt das Gericht die Entschädigung auf Grund der Akten fest (Art. 14 Abs. 2 VGKE).

13.2.1 Keine Parteientschädigung zugute hat der Beschwerdeführer 31, weil die ihn vertretende Rechtsanwältin seine Ehegattin ist, sie damit in eigener Sache prozessiert oder zumindest ein eigenes Interesse am Ausgang des Verfahrens hat und deshalb keine berufsmässige Vertretung vorliegt, was aber Voraussetzung für eine Entschädigung wäre (vgl. Art. 9 Abs. 1 Bst. a VGKE; vgl. auch MOSER/BEUSCH/KNEU-BÜHLER, a.a.O., Rz. 4.77 mit Hinweisen). Spezielle Verhältnisse (BGE 129 V 113 E. 4.1) liegen nicht vor.

13.2.2 Die Rechtsvertreterin der Beschwerdeführenden 2, 6, 8, 11, 16, 19, 22, 23, 28, 29 und 34 (Rechtsanwältin Isabelle Häner) macht mit Eingabe vom 5. Januar 2009 für die Beratung und Vertretung von 758 beschwerdeführenden Parteien eine Entschädigung von Fr. 64'895.20 (inkl. MwSt) sowie am 31. März 2009 ergänzend zusätzlich Fr. 1'148.20 (inkl. MwSt) geltend. In Betracht zu ziehen ist die Komplexität des Verfahrens, die Anzahl der Beteiligten, die im Gegensatz zu anderen Massenverfahren alle je mit eigenen individuellen Eigentumsverhältnissen zu vertreten waren und der sich daraus ergebende, erhöhte Abklä-

rungs- und Koordinationsaufwand. Weiter ist der Umfang der zwar weitgehend identischen Beschwerden und der Replik zu berücksichtigen, in welchen teilweise auch auf die einzelnen Grundstückverhältnisse eingegangen wurde und entsprechende Beweismittel eingereicht wurden. In Würdigung dieser Umstände ist die Höhe der Kostennote nicht zu beanstanden und den Beschwerdeführenden ist die geltend gemachte Entschädigung zu Lasten der Beschwerdegegnerin zuzusprechen.

13.2.3 Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 (Rechtsanwalt Peter Ettler) mit 105 beschwerdeführenden Parteien stellte für die Beschwerdeverfahren am 30. März 2009 einen Aufwand von 252,30 Stunden und eine Entschädigung samt Auslagen von total Fr. 69'524.02 in Rechnung. Gestützt auf die bereits gemachten Überlegungen (E. 13.2.3) erscheint auch dieser Betrag ausgewiesen und er ist der Beschwerdegegnerin zur Zahlung aufzuerlegen.

13.2.4 Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden 4, 5, 7, 14, 17, 21, 26, 27, 32, 33, 35, 36, 37 und 38 (Rechtsanwalt Kurt Klose) mit 71 beschwerdeführenden Parteien hat am 30. März 2009 auf die Einreichung einer Kostennote verzichtet und beantragt, eine allfällige Parteientschädigung sei auf Grund der Akten festzusetzen. Auch dieser Rechtsvertreter hatte eine Vielzahl von Grundeigentümern mit individuellen Ansprüchen zu vertreten. Allerdings waren die identischen Beschwerden und die weiteren Eingaben umfangmässig deutlich kürzer und der Rechtsvertreter ist darin kaum auf die einzelnen Grundstückverhältnisse eingegangen. Deshalb ist von einem deutlich geringeren Gesamtaufwand auszugehen und diesen Beschwerdeführenden ist eine ebenfalls von der Beschwerdegegnerin zu bezahlende Parteientschädigung von pauschal Fr. 30'000.-- (inkl. MwSt) zuzusprechen.

13.2.5 Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin 10 (Rechtsanwalt Christopher Tillman) macht eine Parteientschädigung von Fr. 11'112.35 (inkl. MwSt) geltend. Davon beziehen sich Fr. 5'700.35 (inkl. MwSt) auf das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht. Dieser Betrag gibt ebenfalls zu keinen Bemerkungen Anlass und ist der Beschwerdegegnerin zur Zahlung aufzuerlegen.

13.2.6 Die Vertreter der Beschwerdeführenden 12 und 24 (Rechtsanwälte Urs Jordi und Marco E. Vitali) mit 157 beschwerdeführenden Parteien machen für das gesamte Verfahren eine Entschädigung von Fr. 1'001'093.20 gestützt auf einen Zeitaufwand von 2'556 Stunden

geltend. Für das Beschwerdeverfahren wird ein Aufwand von 532 Stunden angegeben, was gemessen an ihrem Stundenansatz von Fr. 350.-- einem Honorar von Fr. 186'200.-- entsprechen würde.

Die beiden Beschwerden umfassen 166 bzw. 188 Seiten, waren inhaltlich weitgehend identisch und zeichneten sich durch ausufernde, unter verschiedensten Aspekten wiederholt abgehandelte Argumentationen aus, die vom Inhalt her weit über das hinausgehen, was für eine erfolgreiche Vertretung notwendig gewesen wäre. Die Replik umfasst weitere 55 Seiten. Gemessen am Gesamtumfang der Eingaben wurde nur zu einem geringen Teil auf die einzelnen Grundstückverhältnisse eingegangen, wobei die entsprechenden zusätzlichen Abklärungen zeitintensiv gewesen sein dürften. Weiter ist zu berücksichtigen, dass Rechtsanwalt Urs Jordi, der den grössten zeitlichen Aufwand des beteiligten Juristenteams in Rechnung stellt, selber Grundeigentümer in Kloten und Beteiligter der Beschwerdeführenden 12 ist und deshalb auch in eigener Sache Beschwerde führt (vgl. E. 13.2.1). Unter Berücksichtigung dieser Umstände ist den Beschwerdeführenden 12 und 24 zu Lasten der Beschwerdegegnerin eine auf Fr. 70'000.-- gekürzte Parteientschädigung (inkl. MwSt) zuzusprechen.

13.2.7 Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin 15 (Rechtsanwalt Thomas Wipf) hat am 18. Dezember 2008 eine Entschädigung von Fr. 6'663.55 geltend gemacht und darauf verzichtet, seine Kostennote in Anschluss an die Duplik zu ergänzen. Unter Berücksichtigung des Aufwands für die Beschwerde und die Replik gibt die Kostennote zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass und die Beschwerdegegnerin ist zu verpflichten, der Beschwerdeführerin 15 eine Parteientschädigung von Fr. 6'663.55 inklusive Mehrwertsteuer auszurichten.

13.2.8 Der Beschwerdegegnerin steht als Enteignerin und auch als unterliegender Partei keine Parteientschädigung zu.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerdeverfahren werden bezogen auf GD._____ und GC._____ (Beteiligte der Beschwerdeführenden 17), MC._____ und MD._____ (Beteiligte der Beschwerdeführenden 36) sowie EL._____ (Beteiligter 64 der Beschwerdeführenden 13; für die Liegenschaften [...] in Kloten) als durch Beschwerderückzug gegenstandslos geworden abgeschrieben.

2.
Bezogen auf die Entschädigungsforderungen für direkten Überflug werden die Beschwerdeverfahren von HD._____ (Beteiligter 1 der Beschwerdeführenden 20), AH._____ (Beteiligter 3 der Beschwerdeführenden 3), AI._____ und AJ._____ (Beteiligte 4 der Beschwerdeführenden 3), JU._____ und JV._____ (Beteiligte 2 der Beschwerdeführenden 25) sowie JW._____ und JX._____ (Beteiligte 4 der Beschwerdeführenden 25) als durch Rückzug gegenstandslos geworden abgeschrieben.

3.
Soweit die Schätzungskommission Kreis 10 die Entschädigungsforderungen wegen Lärmimmissionen abgewiesen hat, werden die Beschwerden gutgeheissen; jene der Beschwerdeführenden 1, 8, und 22 soweit darauf eingetreten werden kann.

3.1 Die Teilentscheide vom 17. Dezember 2007 betreffend Bassersdorf, Elgg (Einzelentscheide 2006-197/002 und 2006-197/003), Illnau-Effretikon, Kloten (Sammelentscheid und Einzelentscheid), Kyburg, Lindau, Nürensdorf, Turbenthal, Weisslingen, Winterthur und Zell, vom 3. April 2008 betreffend Nürensdorf sowie vom 18. April 2008 betreffend Illnau-Effretikon (Einzelentscheid 2002-155/006), Lindau (Einzelentscheid 2002-151/110) und Nürensdorf werden entsprechend aufgehoben.

3.2 Die Sache wird an die Vorinstanz zurückgewiesen. Diese wird angewiesen, die Verfahren im Sinne der Urteilserwägungen fortzuführen und für die Frage der Vorhersehbarkeit das Stichdatum 23. Mai 2000 zu berücksichtigen.

4.
Die Rechtsverzögerungsbeschwerde der Beschwerdeführenden 38

wird, soweit sie nicht gegenstandslos geworden ist, gutheissen. Die Vorinstanz wird angewiesen, in den wieder aufzunehmenden Verfahren gleichzeitig auch über diese Fälle zu befinden.

5.
Soweit die Schätzungskommission Kreis 10 die Entschädigungsforderungen wegen direktem Überflug abgewiesen hat,

5.1 wird auf die Beschwerden der Beteiligten 3, 7, 10, 20, 22, 33, 39, 43, 47, 49, 50 und 77 der Beschwerdeführenden 13 sowie der Beteiligten 3 der Beschwerdeführenden 30 nicht eingetreten;

5.2 werden die Beschwerden der Beschwerdeführenden 8 und 22 abgewiesen;

5.3 werden die Beschwerden der Beteiligten der Gruppe 2 der Beschwerdeführenden 12 abgewiesen, soweit sie für Entschädigungsansprüche wegen Überflug im Sinne ihrer Ausführungen einen erweiterten Überflugskorridor geltend machen;

5.4 werden die Beschwerden der Beschwerdeführenden 10 und 15, der Beteiligten der Gruppe 1 der Beschwerdeführenden 12, der Beteiligten der Gruppe 2 der Beschwerdeführenden 12 soweit weitergehend, der Beteiligten 2 bis 5 der Beschwerdeführenden 24, des Beteiligten 68 der Beschwerdeführenden 13, der Beteiligten 9 der Beschwerdeführenden 25 sowie der Beteiligten 1 und 2 der Beschwerdeführenden 30 gutgeheissen, jene der Beteiligten der Gruppen 1 und 2 der Beschwerdeführenden 12 und der Beteiligten 2 bis 5 der Beschwerdeführenden 24 soweit darauf eingetreten werden kann.

5.5 Die Teilentscheide Kloten vom 17. Dezember 2007 und Nürensdorf vom 17. Dezember 2007, 3. und 18. April 2008 werden entsprechend aufgehoben und die Sache wird zur Neubeurteilung im Sinne der Urteilserwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.

6.
In Gutheissung der Beschwerden der anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden werden die angefochtenen Teilentscheide auch insofern aufgehoben, als die Vorinstanz ihnen keine Parteientschädigungen zugesprochen hat. Die Vorinstanz wird angewiesen, im Rahmen ihrer Schlussentscheide über die Entschädigungsansprüche für das gesamte erstinstanzliche Verfahren zu befinden.

7.
Der Beschwerdegegnerin werden Verfahrenskosten von Fr. 30'000.– auferlegt. Dieser Betrag ist innert 30 Tagen nach Rechtskraft dieses Urteils an die Gerichtskasse zu überweisen. Ein Einzahlungsschein wird mit separater Post zugestellt.

8.
Die Beschwerdegegnerin hat für das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht die folgenden Parteientschädigungen zu bezahlen:

8.1 für die Beschwerdeführenden 2, 6, 8, 11, 16, 19, 22, 23, 28, 29 und 34 gesamthaft Fr. 66'043.40;

8.2 für die Beschwerdeführenden 3, 13, 20, 25 und 30 gesamthaft Fr. 69'524.--;

8.3 für die Beschwerdeführenden 4, 5, 7, 14, 17, 21, 26, 27, 32, 33, 35, 36, 37 und 38 gesamthaft Fr. 30'000.--;

8.4 für die Beschwerdeführerin 10 Fr. 5'700.35;

8.5 für die Beschwerdeführenden 12 und 24 gesamthaft Fr. 70'000.--;

8.6 für die Beschwerdeführerin 15 Fr. 6'663.55.

9.
Dieses Urteil geht an:

- Rechtsanwältin Prof. Dr. iur. Isabelle Häner (Gerichtsurkunde),
- Rechtsanwältin Carole Wepfer Neukomm (Gerichtsurkunde),
- Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Ettler (Gerichtsurkunde),
- Rechtsanwalt Kurt Klose (Gerichtsurkunde),
- die Rechtsanwälte Dr. iur. Urs Jordi und Marco E. Vitali (Gerichtsurkunde),
- Rechtsanwalt Christopher Tillman (Gerichtsurkunde),
- Rechtsanwalt Thomas Wipf (Gerichtsurkunde),
- die drei nicht anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden (je mit Gerichtsurkunde),
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde),
- die Vorinstanz (eingeschrieben)

Der vorsitzende Richter: Der Gerichtsschreiber:

Beat Forster Mario Vena

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann, soweit die Voraussetzungen von Art. 90 ff. des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (BGG, SR 173.110) erfüllt sind, innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 87 EntG sowie Art. 82 ff. und Art. 100 BGG). Die Rechtsschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: