

Hudoc Betreff	REF00002765
Art des Dokuments	Urteil (rechtserhebliche Bedeutung und gerechtfertigte Entschädigung)
Titel	FALL VON HATTON UND ANDERE GEGEN DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH
Antrag-Nr.	00036022/97
Datum	02.10.2001
Beklagter	Vereinigtes Königreich
Schlussfolgerung	Verletzung des Art. 8; Verletzung des Art. 13; nicht-finanzieller Schaden – finanzielle Zubilligungen; teilweiser Ersatz von Kosten und Spesen – Konventionsverfahren
Stichworte	RESPEKT VOR DEM PRIVATLEBEN; RESPEKT VOR DEM FAMILIENLEBEN; RESPEKT VOR DER HEIMSTÄTTE; EINGRIFF (ART. 8); POSITIVE VERPFLICHTUNGEN; WIRKSAMER RECHTSBEHELFF



EUROPÄISCHER GERICHTSHOF FÜR MENSCHENRECHTE

DRITTE SEKTION

FALL VON HATTON UND ANDERE GEGEN DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH

(Antrag Nr. 36022/97)

URTEIL

STRASSBURG

2. Oktober 2001

Dieses Urteil wird unter den in Artikel 44, Absatz 2 der Konvention aufgeführten Umständen rechtskräftig. Es kann der redaktionellen Revision unterliegen.

Im Fall von Hatton und Andere gegen das Vereinigte Königreich

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (Dritte Sektion) tagt als Kammer, die aus folgenden Personen besteht:

Herr J.-P. Costa, *Präsident*

Herr L. Loucaides,

Herr P. Kuris,

Frau F. Tulkens,

Herr K. Jungwiert,

Frau H.S. Greve, *Richter*,

Sir Brian Kerr, *ad hoc Richter*

und Frau S. Dollé, *Urkundsbeamtin der Sektion*.

Nach Beratungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit am 16. Mai 2000, 4. Juli 2000 und am 11. September 2001 ergeht folgendes Urteil, das am an letzter Stelle genannten Datum beschlossen wurde:

VERFAHREN

1. Der Fall geht zurück auf einem Antrag (Nr. 36022/97) gegen das Vereinigte Königreich, der am 6. Mai 1997 bei der Europäischen Kommission für Menschenrechte ("die Kommission") gemäß dem früheren Artikel 25 der Konvention zum Schutz der Menschenrechte und der grundlegenden Freiheiten ("die Konvention") von acht Staatsbürgern des Vereinigten Königreichs Ruth Hatton, Peter Thake, John Hartley, Phillipa Edmunds, John Cavalla, Jeffray Thomas, Richard Bird und Tony Anderson ("die Antragsteller") eingereicht wurde.
2. Die Antragsteller, denen man Rechtshilfe gewährt hatte, wurden vertreten von Herrn Richard Buxton, einen in Cambridge tätigen Rechtsanwalt. Die Regierung des Vereinigten Königreichs ("die Regierung") wurde von ihrem Bevollmächtigten, Herrn Huw Llewellyn, Außen- und Commonwealth-Ministerium, vertreten.
3. Nach dem Inkrafttreten des Protokolls Nr. 11 der Konvention am 1. November 1998 und in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Artikels 5, Absatz 2 derselben, ist der Fall vom Gericht zu prüfen.
4. Der Antrag wurde der Dritten Sektion des Gerichts (Regel 52, Absatz 1 der Prozessordnung) zugewiesen. Innerhalb dieser Sektion wurde die Kammer, die den Fall prüft (Artikel 27, Absatz 1 der Konvention) wie in Regel 26, Absatz 1 der Prozessordnung vorgesehen, konstituiert. Sir Nicolas Bratza, der mit Bezug auf das Vereinigte Königreich gewählte Richter, zog sich aus den Sitzungen für diesen Fall zurück (Regel 28). Die Regierung ernannte dementsprechend Sir Brian Kerr zum an den Sitzungen teilnehmenden *ad hoc* Richter (Artikel 27, Absatz 2 der Konvention und Regel 29, Absatz 1).

5. Eine Anhörung über die Zulässigkeit und die rechtserhebliche Bedeutung (Regel 54, Absatz 4) fand am 16. Mai 2000 öffentlich im Menschenrechtsgebäude, Straßburg statt.

Es erschienen vor Gericht:

(a) für die Regierung

Herr H. Llewellyn, *Bevollmächtigter*,

Herr J. Eadie, *Prozessanwalt*,

Herr P. Reardon, Ministerium für Umwelt, Verkehr und die Regionen, *Berater*,

(b) für die Antragsteller

Herr D. Anderson QC, *Prozessanwalt*,

Herr R. Buxton,

Frau S. Ring, *Rechtsanwälte*,

Herr C. Stanbury, *Berater*,

Frau R. Hatton,

Herr J. Thomas

Herr A. Anderson, *Antragsteller*.

Das Gericht hörte Ansprachen von Herrn James Eadie und Herrn David Anderson.

6. Durch eine Entscheidung vom 16. Mai 2000, die auf die Anhörung folgte, erklärte die Kammer den Antrag für zulässig.

7. Die Antragsteller und die Regierung reichten jeweils Stellungnahmen über die rechtserheblichen Bedeutung (Regel 59, Absatz 1) ein.

8. Am 30. Mai 2000 erhielt man die Stellungnahmen Dritter von British Airways, denen der Präsident nach der Anhörung gestattet hatte, in das schriftliche Verfahren einzugreifen (Artikel 36, Absatz 2 der Konvention und Regel 61, Absatz 3).

DIE FAKTEN

I. DER SACHVERHALT DES FALLES

Die Situation der einzelnen Antragsteller

9. Die von jedem Antragsteller wahrgenommenen Lärmpegel und die Auswirkung auf jeden Einzelnen von ihnen sind wie folgt:

10. Ruth Hatton wurde 1963 geboren und lebte bis 1997 mit ihrem Gatten und zwei Kindern in East Sheen. Ab 1993 als der nächtliche Lärm anstieg, empfand Frau Hatton die Lärmpegel in der Nacht als "unerträglich". Die Lärmpegel waren höher, wenn die Flugzeuge in Heathrow von Osten her landen. Wenn dies geschah, konnte Frau Hatton ohne Gehörschutzstöpsel nicht schlafen, ihre Kinder wurden häufig vor 6:00 h morgens geweckt und manchmal vor 5:00 h morgens. Falls Mrs. Hatton keine Gehörschutzstöpsel benutzte, wurde sie gegen 4:00 h morgens durch Flugzeugaktivitäten geweckt. Sie war manchmal in der Lage, wieder einzuschlafen, fand es jedoch unmöglich, wieder einzuschlafen, sobald die "Bombardierung am frühen Morgen" begann. Im Winter 1996/1997 war das zwischen 5:00 h und 5:30 h morgens. Wenn Frau Hatton auf diese Weise geweckt wurde, neigte sie dazu, für den Rest des Tages unter Kopfschmerzen zu leiden. Wenn die Flugzeuge vom Westen her landeten, waren die Lärmpegel niedriger, und Frau Hattons Kinder schliefen viel besser; sie wachten dann im Allgemeinen nicht bis nach 6:30 h morgens auf. Im Winter 1993/1994 wurde Frau Hatton aufgrund ihres unterbrochenen Schlafverhaltens so erschöpft und depressiv, dass ihr Arzt Antidepressiva verschrieb. Im Oktober 1997 zog Frau Hatton mit ihrer Familie nach Kingston-upon-Thames, um dem Fluglärm in der Nacht zu entkommen.

11. Peter Thake wurde 1965 geboren. Von 1990 bis 1998 lebte er mit seinem Partner/seiner Partnerin [?] in Hounslow. Sein Heim in Hounslow rund rund 4 km vom Flughafen Heathrow entfernt und stand leicht in nördlicher Richtung vom südlichen Flugpfad. Um 1993 stieg der durch den Fluglärm verursachte nächtliche Störungspegel merklich an und Herr Thake wurde in der Nacht entweder durch Fluglärm geweckt oder wach gehalten. Herr Thake fand es besonders schwierig, bei wärmeren Wetter zu schlafen, wenn offene Fenster die Störung durch Fluglärm verstärkten und es bei geschlossenem Fenster zum Schlafen zu heiß war. Für Herrn Thake war es schwierig, wieder einzuschlafen, nachdem er früh am Morgen durch Fluglärm geweckt worden war. Durch fliegende Flugzeuge wurde er manchmal bis Mitternacht oder 1:00 h morgens wachgehalten und dann zwischen 4:00 h und 5:00 h am Morgen wieder geweckt. Herr Thake wurde manchmal auch durch Flugzeuge geweckt, die mitten in der Nacht zu ungewöhnlichen Stunden flogen, zum Beispiel, wenn sie von einem anderen Flughafen umgeleitet wurden. 1997 wurde sich Mr. Thake der Tatsache bewusst, dass er sich bei der Heathrow Noise Line ¹ über den Fluglärm beschweren konnte, falls er die Uhrzeit des Fluges notierte. Bis zum 30. April 1997 war Herr Thake ausreichend gestört worden, um die Uhrzeit eines Fluges zu notieren und reichte bei 19 Anlässen eine Beschwerde bei der Heathrow Noise Line ein. Herr Thake blieb bis Februar 1998 in Hounslow, weil sich seine Familie, Freunde und seine Arbeitsstelle in der Gegend von Heathrow befanden. Als sich eine geeignete Beschäftigungsmöglichkeit ergab, zog Herr Thake nach Winchester, Hampshire, obwohl dies bedeutete, seine Familie und Freunde zu verlassen, um dem Fluglärm zu entfliehen, der "[ihn] bescheuert machte".

¹ Lärmbeschwerdestelle Heathrow

12. John Hartley wurde 1948 geboren und lebt mit seiner Ehefrau in Richmond. Er lebt seit 1989 an seiner gegenwärtigen Adresse. Sein Haus ist rund 8 Meilen (13 km) von Heathrow entfernt und liegt fast unmittelbar unter dem Anflugbereich der südlichen Start- und Landebahn des Flughafens. Die Fenster des Hauses sind mit Doppelverglasung versehen. Seit 1993 stellte Herr Hartley eine "gewaltige" Zunahme der Störungen fest, die durch Flüge zwischen 6:00 h und 6:30 h morgens (oder 8:00 morgens an Sonntagen) verursacht wurden. Die British Airports Authority² betrieb während dieses Zeitraums keine Praxis des Wechsels (Nutzung nur einer Bahn für Landungen über einen halben Tag und dann Umleitung der Landungen auf die andere Bahn), wie sie dies während des Tages durchführte und auf dem Flughafen landeten regelmäßig Flugzeuge aus dem Osten auf beiden Bahnen. Wenn der Wind aus dem Westen wehte und die Flugzeuge aus dem Osten auf beiden Bahnen landeten, was zu 70 % der Zeit zutraf, ging der Fluglärm bis ungefähr Mitternacht weiter, so dass Herr Hartley nicht in der Lage war, vor Mitternacht einzuschlafen. Er fand es dann unmöglich, an jedem beliebigen Wochentag nach 6:00 h morgens zu schlafen und wurde gewöhnlich gegen 5:00 h morgens durch Fluglärm gestört; danach konnte er nicht mehr einschlafen. Wenn die Flugzeuge vom Westen her landeten, konnte Herr Hartley schlafen.

13. Phillipa Edmunds wurde 1954 geboren und lebt mit ihrem Ehemann und zwei Kindern in East Twickenham. Sie lebt seit 1992 an ihrer gegenwärtigen Adresse. Frau Edmunds Haus ist rund einen Kilometer vom Flugweg von Heathrow entfernt. Vor 1993 wurde Frau Edmunds oft gegen 6:00 h morgens durch Fluglärm geweckt. Seit 1993 neigt sie dazu, gegen 4:00 h morgens aufzuwachen. Im Jahr 1996 installierten Frau Edmunds und ihr Ehemann die Doppelverglasung in ihrem Schlafzimmer, um zu versuchen, den Lärm zu mindern. Obwohl die Doppelverglasung den Lärm verminderte, wurde Frau Edmunds weiterhin durch die Flugzeuge geweckt. 1996 und 1997 litt Frau Edmunds Infektionen der Ohren, verursacht durch das nächtliche Einsetzen von Gehörschutzstöpseln. Obwohl ihr Arzt ihr riet, diese nicht mehr zu verwenden, machte sie damit weiter, um schlafen zu können. Frau Edmunds machte sich auch Sorgen wegen der langfristigen Auswirkungen der Verwendung von Gehörschutzstöpseln, einschließlich eines gesteigerten Risikos von Ohrensausen. Beide Kinder von Frau Edmunds litten unter den Störungen durch Fluglärm.

14. John Cavalla wurde 1925 geboren. Er lebte von 1970 bis 1996 in Isleworth. Herr Cavalla lebt zusammen mit seiner Ehefrau. Das Haus von Herrn Cavalla lag unmittelbar unter dem Flugweg der nördlichen Start- und Landebahn des Flughafens Heathrow. Anfang der '90er-Jahre verschlechterte sich das Lärmklima deutlich, teils als Ergebnis einer bedeutenden Zunahme des Verkehrs, aber hauptsächlich als Ergebnis des Fluglärms am frühen Morgen. Herr Cavalla stellte fest, dass der Flugverkehr zwischen 6:00 h und 7:00 h morgens als Ergebnis der Verkürzung des Nachtquotenzeitraums dramatisch anstieg. Herr Cavalla fand, dass er nicht in der Lage war, wieder einzuschlafen, sobald er durch ein Flugzeug geweckt worden war, das früh am Morgen in Heathrow ankam. Im Jahr 1996 zogen Herr Cavalla und seine Ehefrau nach Sunbury, um dem Fluglärm zu entkommen. Nach dem Umzug wohnte Herr Cavalla nicht unter den Flugwegen für landende Flugzeuge und die Flugzeuge, die die Abflugroute über seinem neuen Heim benutzten, kamen nur sehr selten in der Nacht vorbei. Nach dem Umzug war Herr Cavalla folglich nur sehr selten nächtlichem Fluglärm ausgesetzt.

15. Jeffray Thomas wurde 1928 geboren. Er lebt in Kew mit seiner Ehefrau und zwei Söhnen und mit der Ehefrau und dem Sohn eines dieser Söhne. Herr Thomas lebt seit 1975 an seiner gegenwärtigen Adresse. Sein Haus liegt zwischen dem nördlichen und dem südlichen Flugweg von Heathrow. An sieben oder acht von zehn Tagen, wenn der Wind aus Westen vorherrscht, fliegen Flugzeuge darüber hinweg. Im Jahr 1993 stellte Herr Thomas eine plötz-

² Britische Flughafenbehörde

liche Zunahme der nächtlichen Störung fest. Herr Thomas fand, dass er um 4:30 h morgens geweckt wurde, wenn drei oder vier große Flugzeuge innerhalb weniger Minuten ankamen. Wenn er einmal geweckt war, reichte ein großes Flugzeug, das alle halbe Stunde ankam, um ihn bis 6:00 h oder 6:30 h morgens wach zu halten; dann begannen die Flugzeuge mit einer Frequenz von bis zu einer Maschine pro Minute bis ca. 23:00 h anzukommen.

16. Richard Bird wurde 1933 geboren und lebte 30 Jahre lang in Windsor, bis er im Dezember 1998 in den Ruhestand trat. Sein Haus in Windsor lag unmittelbar unter dem westlichen Flugweg zum Flughafen Heathrow. In den letzten Jahren und besonders seit 1993 litten er und seine Ehefrau unter aggressiven, nächtlichen Fluglärm. Obwohl Herr Bird feststellte, dass sowohl Starts als auch Landungen später und später während der Abende fortgesetzt wurden, wurde das Hauptproblem durch den Lärm der Landungen am frühen Morgen aufgelöst. Er erklärte, er sei bei vielen Gelegenheiten um 4:30 h und 5:00 h am Morgen durch ankommende Flugzeuge geweckt worden, sei dann nicht mehr in der Lage gewesen, wieder einzuschlafen und später am Tag außerordentlich müde gewesen. Im Dezember 1998 ging Herr Bird in den Ruhestand und er und seine Ehefrau zogen nach Wokingham in Surrey, besonders um dem Fluglärm zu entgehen, der "ihm wirklich auf [seine] Nerven ging".

17. Tony Anderson wurde 1932 geboren und lebt in Touchen End, das unter dem Anflugweg zur Start- und Landebahn 09L des Flughafens Heathrow und rund 9 oder 10 nautische Meilen von der Start- und Landebahn entfernt liegt. Herr Anderson lebt seit 1963 in Touchen End. Ab 1994 begann Herr Anderson festzustellen, dass sein Schlaf in der Nacht durch Fluglärm gestört wurde und dass er um 4:15 h morgens oder sogar früher durch Flugzeuge geweckt wurde, die von Westen zur Landung auf dem Flughafen Heathrow hereinkamen.

Das Regelungssystem für den Flughafen Heathrow

18. Der Flughafen Heathrow ist der am stärksten beschäftigte Flughafen in Europa und der am stärksten beschäftigte internationale Flughafen der Welt. Er wird von mehr als 90 Fluglinien benutzt, die weltweit mehr als 180 Bestimmungsorte bedienen. Unter dem Aspekt des sichtbaren Handels ist er der führende Hafen des Vereinigten Königreichs.

19. Begrenzungen der Nachtflüge am Flughafen Heathrow wurden 1962 eingeführt und regelmäßig überprüft, zuletzt in den Jahren 1988, 1993 und 1998.

20. Zwischen 1978 und 1987 wurden eine Reihe von Berichten über Fluglärm und Schlafstörungen durch oder im Namen der Civil Aviation Authority³ veröffentlicht.

21. Im Zusammenhang mit einer Überprüfung der nächtlichen Begrenzungs politik in Heathrow wurde im November 1987 von der Regierung des Vereinigten Königreichs ein Konsultationspapier veröffentlicht. Das Konsultationspapier führte aus, dass die Forschung über den Zusammenhang zwischen Fluglärm und Schlaf darauf schließen lässt, dass die Zahl der Flugbewegungen pro Nacht ohne eine Verschlimmerung der Störungen um vielleicht 25 % gesteigert werden könne, allerdings unter der Voraussetzung, dass Leq nicht erhöht wird (dBA Leq metrisch ist ein Messwert für den Lärm, dem die Umgebung ausgesetzt ist).

22. Das Papier brachte zum Ausdruck, es gäbe zwei Gründe dafür, ein Verbot von Nachtflügen nicht in Betracht zu ziehen: Erstens: Ein Verbot würde Fluglinien die Fähigkeit absprechen, einige planmäßige Flüge in der Nachtzeit einzuplanen und mit Unterbrechungen und Verspätungen fertig zu werden. Zweitens: Ein Verbot von Nachtflügen würde den Status

³ Zivilluftfahrts-Behörde

des Flughafens Heathrow als 24-stündiger internationaler Flughafen schädigen (mit Implikationen für Sicherheit und Wartung und die Bedürfnisse der Passagiere) und seine Stellung im Wettbewerb mit Bezug auf andere europäische Flughäfen.

23. 1988 bis 1993 wurde der Nachtflug nur mittels einer Begrenzung der Anzahl der Starts und Landungen reguliert, die während der Nacht zugelassen waren. Es gab folgende Begrenzungsstunden:

Sommer 23:30 h bis 6:00 h an Wochentagen

23:30 h bis 6:00 h Landungen an Sonntagen

23:30 h bis 8:00 h Starts an Sonntagen

Winter 23:30 h bis 6:30 h an Wochentagen

23:30 h bis 8:00 h Starts und Landungen an Sonntagen

24. Im Juli 1990 begann das Department of Transport ⁴ eine interne Überprüfung der Begrenzungen der Nachtflüge. Eine neue Klassifizierung der Flugzeuge und die Entwicklung eines Quotensystems waren die hauptsächlichen Schwerpunkte der Überprüfung. Als Teil der Überprüfung bat das Department of Transport die Civil Aviation Authority, eine weitere objektive Studie über Fluglärm und Schlafstörungen durchzuführen.

25. Die Feldforschung für die Studie wurde während des Sommers 1991 durchgeführt. Störungsmessungen wurden von 400 Personen eingeholt, die in der Nähe der Flughäfen Heathrow, Gatwick, Stansted und Manchester lebten. Die Ergebnisse wurden im Dezember 1992 als "Report of a Field Study of Aircraft Noise and Sleep Disturbance" ⁵ ("die Schlafstudie 1992") veröffentlicht. Der Bericht kam zu dem Schluss, wenn sie erst einmal eingeschlafen sind, unterlägen nur wenige, in der Nähe eines Flughafens lebende Menschen dem Risiko einer erheblichen Schlafstörung wegen Fluglärms und, im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt von rund 18-maligen nächtlichen Aufwachen ohne jeden Fluglärm, würden selbst große Anzahlen von lärmenden nächtlichen Flugbewegungen nur zu einem sehr geringen Anstieg des nächtlichen Erwachens einer Durchschnittsperson führen. Er kam auch zu dem Schluss, dass die Ergebnisse der Feldstudie keinen Beweis dafür liefere, der vermuten ließe, Fluglärm könne voraussichtlich zu schädlichen Folgewirkungen führen. Er betonte jedoch, dass die Schlussfolgerungen auf durchschnittlichen Wirkungen beruhten, und dass von den Subjekten der Studie (2 bis 3 %) mehr als 60 % empfindlicher waren als der Durchschnitt.

26. Im Januar 1993 veröffentlichte die Regierung ein Konsultationspapier mit Bezug auf ein vorgeschlagenes neues Programm zur Regulierung von Nachtflügen an den drei, London bedienenden Hauptflughäfen: Heathrow, Gatwick und Stansted. Unter Berücksichtigung der Nachfrage für Nachtflüge wies das Konsultationspapier auf die Tatsache hin, dass im Fall der Verhängung von Restriktionen auf Nachtflüge im Vereinigten Königreich gewisse Flüge nicht mehr so zweckmäßig seien oder ihre Kosten höher als die würden, die die Konkurrenten im Ausland bieten können, und dass die Passagiere Alternativen wählen würden, die ihren Anforderungen besser entsprächen.

⁴ Verkehrsministerium

⁵ Bericht über eine Feldstudie über Fluglärm und Schlafstörung

27. Es führte auch aus, dass verschiedene ausländische Betreiber ihre Stützpunkte auf Flughäfen ohne Nachtbegrenzungen hatten; dies bedeutete, dass sie durch eine hohe Ausnutzung der Flugzeuge die Preise niedrig halten könnten und dies wäre in einem in hohem Maße wettbewerbsfähigem und preisbewussten Markt ein entscheidender Faktor, um Geschäfte an sich zu ziehen.

28. Außerdem wies das Konsultationspapier darauf hin, dass sowohl die Linien- als auch die Charterfluggesellschaften der Meinung wären, ihre Tätigkeiten könnten wesentlich verbessert werden, wenn man ihnen mehr Flugbewegungen, besonders Landungen, während der Nachtzeit gestattete.

Es wies auch darauf hin, dass die Chartergesellschaften die Möglichkeit haben müssten, während der Nachtzeit tätig zu werden, da sie sich in einem im hohen Maß wettbewerbsfähigen, preissensitiven Markt bewegten und die Kosten so weit wie möglich einschränken müssten. Die kommerzielle Lebensfähigkeit ihres Geschäfts hänge von der hohen Ausnutzung ihrer Flugzeuge ab, die in der Regel drei Hin- und Rückflüge zu näher gelegenen Bestimmungsorten benötigten, und dies könne nur durch Flugbewegungen in der Nacht erreicht werden.

29. Mit Bezug auf die Nachfrage nach Nachtflügen bezog sich das Konsultationspapier schließlich auf die kontinuierliche Nachfrage für einige, ausschließliche Frachtflüge während der Nacht, die Post und andere zeitsensitive Fracht wie Zeitungen und verderbliche Waren befördern, und bezog sich auf die Tatsache, dass ausschließliche Frachtbewegungen, Landungen oder Starts, über einen großen Teil des Tages auf dem Flughafen Heathrow verboten sind.

30. Das Konsultationspapier bezog sich auf die Schlafstudie 1992 und führte aus, die Schlafstudie 1992 habe festgestellt, dass die Anzahl der durch Fluglärm verursachten Störungen so niedrig sei, dass sie eine zu vernachlässigende Wirkung auf die normalen Störungsrate habe, und dass die Störungsrate aufgrund von allen Ursachen sich nicht auf einem Niveau befänden, das die Gesundheit oder das Wohlbefinden der Menschen in glaubhafter Weise beeinträchtige.

31. Das Konsultationspapier führte weiter aus, entsprechend der im Jahre 1988 eingegangenen Verpflichtung, eine Verschlimmerung des Lärms bei Nacht nicht zuzulassen und im Idealfall die Lage zu verbessern, schlage man vor, dass die Quote für die nächsten fünf Jahre auf der Grundlage des neuen Systems auf ein Niveau festgelegt werden solle, das die gesamten Lärmpegel unter denen des Jahres 1988 halte.

32. Auf das Konsultationspapier erhielt man eine beträchtliche Anzahl von Rückäußerungen von Handels- und Industrievereinigungen, die ein Interesse am Flugverkehr haben (einschließlich der International Air Transport Association ["IATA"], der Confederation of British Industry und der London and Thames Valley Chambers of Commerce) sowie von den Fluglinien, die alle die wirtschaftliche Bedeutung der Nachtflüge betonten. Zur Unterstützung ihrer Rückäußerungen wurden von den Vereinigungen und den Fluglinien detaillierte Informationen und Zahlenmaterial geliefert.

33. Am 6. Juli 1993 verkündete der Staatssekretär für das Verkehrswesen seine Absicht, mit Wirkung zum Oktober 1993 ein Quotensystem für Nachtflugbeschränkungen einzuführen, dessen erklärtes Ziel es wäre, den Lärm an den drei Hauptflughäfen von London zu reduzieren; dies schloss Heathrow ein ("das Programm von 1993").

34. Das Programm von 1993 führte ein Lärmquotenprogramm für den Nachtquotenzeitraum ein. Unter dem Nachtquotenprogramm wurde jedem Flugzeug ein "quota count" [Quotenwert] zwischen 0,5 QC (für das leiseste) und 16 QC (für das lauteste) zugewiesen. Dem Flughafen Heathrow wurde dann eine gewisse Anzahl von Quotenpunkten zugeteilt und die Flugbewegungen mussten innerhalb der genehmigten Gesamtzahl an Punkten gehalten werden.

35. Das Programm von 1993 definierte "Nacht" als die Zeit zwischen 23:00 h und 7:00 h und es definierte weiterhin einen "Nachtperiodenzeitraum" von 23.30 h bis 6:00 h an sieben Tagen in der Woche über das ganze Jahr hinweg, in dem die Kontrollen streng waren. Während der Nacht war es den Betreibern nicht gestattet, die Starts von lauterer Flugzeugtypen (8 QC – quota count – oder 16 QC) oder deren Landung (16 QC) zeitlich zu planen. Während der Nacht waren die Flugzeugbewegungen durch ein Limit der Flugbewegungen und eine Lärmquote begrenzt, die für jede Jahreszeit (Sommer und Winter) festgelegt wurden.

36. Das Konsultationspapier von 1993 hatte eine Klassifizierung von 0 QC für das ruhigste Flugzeug vorgeschlagen. Diese hätte es einer unbegrenzten Anzahl dieser Flugzeuge erlaubt, bei Nacht zu fliegen und die Regierung berücksichtigte Einwände gegen diesen Vorschlag, als sie entschied, das ruhigste Flugzeug mit 0,5 QC einzustufen. Ansonsten stimmte das Programm von 1993 weitgehend mit den im Konsultationspapier von 1993 aufgeführten Vorschlägen überein.

37. Die lokalen Behörden in den Gebieten rund um die drei Hauptflughäfen von London suchten eine gerichtliche Überprüfung der Entscheidung des Staatssekretärs, das Programm von 1993 einzuführen. Dabei stellten sie vier aufeinander folgende Anträge auf gerichtliche Überprüfung und legten zweimal beim Court of Appeal ⁶ Einspruch ein (siehe die unten aufgeführten Abschnitte 70 – 73). Als Folge verschiedener vom High Court ⁷ und dem Court of Appeal ergangener Urteile beriet die Regierung im Oktober und November 1993 über revidierte Vorschläge; erteilte im Mai 1994 einen Auftrag für eine Studie durch ANMAC (Aircraft Noise Monitoring Advisory Committee of the Department of the Environment, Transport and the Regions ⁸ [früher das Department of Transport ⁹; "das DETR"]) über den nächtlichen Bodenlärm an den Flughäfen Heathrow, Gatwick und Stansted; fügte in das Quotenwertsystem eine maximale Gesamtanzahl von Flugzeugbewegungen ein; veröffentlichte im März 1995 ein weiteres Konsultationspapier und gab im Juni 1995 einen Nachtrag zum Konsultationspapier vom März 1995 heraus.

38. Der Nachtrag vom Juni 1995 stellte fest, die Vorgehensweise des Staatssekretärs und die darauf beruhenden Vorschläge ließen mehr Lärm zu, als man aus tatsächlichen Flugzeugbewegungen im Sommer 1988 erlebt habe und räumte ein, dies stehe im Gegensatz zu der im Konsultationspapier von 1993 aufgeführten Politik der Regierung. Als Teil der Überprüfung des Programms von 1993 im Jahr 1995 überprüfte die Regierung die Berichte der Civil Aviation Authority über den Fluglärm und die Schlafstörung, einschließlich der Schlafstudie 1992. Das DETR erarbeitete eine Reihe von Papieren über die Statistiken der An- und Abflüge an den Flughäfen Heathrow, Gatwick und Stansted, die zeitliche Flugplanung und –sperren im Verhältnis zu den Nachtbewegungen, die Kapazität der Start- und Landebahnen zwischen 6:00 h und 7:00 h morgens, die nächtlichen Anflüge in Heathrow über vier Musterwochen im Jahr 1994 und die nächtlichen Abflüge in Heathrow über vier Musterwochen im Jahr 1994.

⁶ Appellationsgericht

⁷ Zentralzivilgericht in London

⁸ Fluglärmüberwachungs- und –beratungsausschuss des Ministeriums für Umwelt, Verkehr und die Regionen

⁹ Verkehrsministerium

Das DETR berücksichtigte auch ein von Heathrow Airport Limited ausgearbeitetes Papier über die Folgen des Verbots von Nachtflügen zwischen 0:00 h und 5:30 h morgens.

39. Am 16. August 1995 gab der Staatssekretär für den Verkehr bekannt, dass die Lärmquoten und alle sonstigen Aspekte der Nachbeschränkungsregelung so wie vorher angekündigt bleiben werden. Im Juli 1996 entschied der Court of Appeal, der Staatssekretär habe angemessene Gründe und eine ausreichende Rechtfertigung für seine Schlussfolgerung gegeben, dass es alles in allem angemessen sei, das Risiko auf sich zu nehmen, in einem gewissen Ausmaß die nächtlichen Schlafmöglichkeiten der lokalen Bevölkerung zu vermindern, und zwar wegen der sonstigen gleichwertigen und dem entgegenstehenden Überlegungen, denen er im Jahr 1993 größeres Gewicht beizumessen bereit war, und dass die Irrtümer in den Konsultationspapieren bis zum Juni 1995 korrigiert wurden und man nicht sagen könne, die neue Vorgehensweise sei irrational. Am 12. November 1996 wies das Oberhaus eine Petition der lokalen Behörden auf Genehmigung der Berufung gegen die Entscheidung des Court of Appeal zurück.

40. Die Flugbewegungsbegrenzungen für Heathrow unter dem Programm von 1993, die man als Folge der rechtlichen Anfechtungen vor den inländischen Gerichten eingeführt, wurden mit 2.550 für die Wintersaison von 1995/1995 bis 1997/1998 und mit 3.250 für die Sommersaison von 1995 bis 1998 festgelegt (Es wird angenommen, dass sich die Saisons bei der Umstellung der Uhren von GMT¹⁰ auf BST¹¹ ändern). Die Lärmquoten für Heathrow bis zum Sommer 1998 wurden auf 5.000 für jede Wintersaison und 7.000 für jede Sommersaison festgelegt. Flüge in Notfällen wurden von diesen Begrenzungen ausgenommen. Die Anzahl der während des Nachtquotenzeitraums (d.h. von 23:30 h bis 6:00 h) zugelassenen Flugbewegungen blieb in etwa auf der gleichen Höhe wie zwischen 1988 und 1993. Wegen der Reduzierung der Länge des Nachtquotenzeitraums stieg unter dem Programm von 1993 zur gleichen Zeit die Anzahl der während der Nachtzeit (d.h. von 23:00 h bis 7:00 h) zugelassenen Flugbewegungen.

41. Im September 1995 wurde am Flughafen Heathrow ein Versuch mit modifizierten Verfahren für Landungen am frühen Morgen (diejenigen zwischen 4:00 h und 6:00 h) in Gang gesetzt. Das Ziel des von National Air Traffic Services Limited im Auftrag des DETR durchgeführten Versuchs war, zum Abschwächen des Lärms über Teilen vom zentralen London am frühen Morgen beizutragen. Ein Zwischenbericht mit dem Titel "Assessment of Revised Heathrow Early Mornings Approach Procedures Trial"¹² wurde im November 1998 veröffentlicht.

42. Im Dezember 1997 führte eine vom DETR in Auftrag gegebene und vom National Physical Laboratory durchgeführte Studie zu einem Bericht "Night noise contours: a feasibility study"¹³, der im Dezember 1997 veröffentlicht wurde. Der Bericht enthielt eine detaillierte Überprüfung der Ursachen und Folgen von Nachtlärm und zeigte mögliche Bereiche für weitere Forschung auf. Er kam zu dem Schluss, es gäbe noch keine ausreichenden Beweise aus der Forschung, um "wissenschaftlich unerschütterliche Nachtkonturen herzustellen, die den Umfang der nächtlichen Argernisse darstellen".

43. Im Jahr 1998 führte die Regierung ein zweistufiges Beratungsverfahren über Nachtbeschränkungen an den Flughäfen Heathrow, Gatwick und Stansted durch. Im Februar 1998

¹⁰ Greenwich Meridian Time

¹¹ British Summer Time

¹² Beurteilung des Versuchs der überprüften Anflugverfahren am frühen Morgen in Heathrow

¹³ Nachtlärm-Konturen: eine Durchführbarkeitsstudie

wurde ein vorläufiges Konsultationspapier über Nachtbeschränkungen an den Flughäfen Heathrow, Gatwick und Stansted veröffentlicht. Das vorläufige Konsultationspapier führte aus, die meisten Nachtbewegungen würden hauptsächlich den unterschiedlichen Bedürfnissen derjenigen gerecht, die während des Tages durchgeführt wurden und gab Gründe für die Genehmigung von Nachtflügen an. Diese waren im Wesentlichen die gleichen wie die im Konsultationspapier von 1993 aufgeführten.

44. Zusätzlich nahm das vorläufige Konsultationspapier Bezug auf die Tatsache, dass der Flugverkehr einer der am schnellsten wachsenden Bereiche der Weltwirtschaft sei und einige der erfolgreichsten Firmen im Vereinigten Königreich umfasse. Der Flugverkehr erleichtere wirtschaftliches Wachstum, den Welthandel, internationale Investitionen und den Tourismus und sei für das Vereinigte Königreich wegen dessen offener Wirtschaft und geographischer Lage von besonderer Bedeutung. Das Konsultationspapier fuhr in seinen Ausführungen fort, die Genehmigung von Nachtflügen, wenn auch unter Restriktionen, an den großen Flughäfen des Vereinigten Königreichs habe zu diesen Erfolg beigetragen.

45. Um angemessene Zeit für Beratungen zuzulassen, setzte die Regierung die Begrenzung der Flugbewegungen und die Lärmquote für den Winter 1998/1999 auf der gleichen Höhe wie für den vorausgegangenen Winter fest.

46. Die British Air Transport Association ("BATA") beauftragte Coopers & Lybrand mit einem Bericht über die wirtschaftlichen Kosten für das Beibehalten der Restriktionen auf Nachtflüge. Der Bericht wurde im Juli 1997 veröffentlicht und trug den Titel "The economic costs of the night flying restrictions at the London airports"¹⁴. Der Bericht kam zu dem Schluss, die wirtschaftlichen Kosten der damals üblichen Restriktionen, wenn man sie während des Zeitraums von 1997/1998 bis 2002/2003 aufrechterhalte, beliefen sich auf rund £ 850 Millionen. BATA legte diesen Bericht der Regierung vor, als sie auf das vorläufige Konsultationspapier reagierte.

47. Am 10. September 1998 gab die Regierung bekannt, dass die Flugbewegungslimits und die Lärmquoten für den Sommer 1999 die gleichen sein würden wie für den Sommer 1998.

48. Im November 1998 veröffentlichte die Regierung die zweite Stufe des Konsultationspapiers über die Nachtbegrenzungen in Heathrow, Gatwick und Stansted. Das Konsultationspapier erklärte, es sei die Ansicht der aufeinander folgenden Regierungen gewesen, dass die den Nachtlärm betreffende Politik fest auf der Grundlage der Erforschung der Beziehungen zwischen Fluglärm und der Beeinträchtigung des Schlafs beruhen sollte, und dies sollte weiterhin die Grundlage für die Entscheidungen sein, um den Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen zu wahren. Das Konsultationspapier wies darauf hin, es sei beabsichtigt, dass der Begriff 'Beeinträchtigung des Schlafs' sowohl die Schlafstörungen (ein Erwachen aus dem Schlaf, wie kurz auch immer) und die Verhinderung des Schlafs (eine Verzögerung beim Einschlafen in der Nacht, Aufwachen und danach nicht mehr in der Lage zu sein, am frühen Morgen wieder einzuschlafen), abdecken solle. Das Konsultationspapier stellte fest, es sei weitere Forschung über die Wirkung des Fluglärms auf den Schlaf in Auftrag gegeben worden; dies schliesse eine Überprüfung der bestehenden Forschung im Vereinigten Königreich und im Ausland ein, ebenso wie einen Versuch zur Beurteilung der Methodologie und der analytischen Techniken, um festzustellen, ob man in eine groß angelegte Studie entweder über die Verhinderung des Schlafs oder den totalen Verlust an Schlaf einsteigen solle.

¹⁴ Die wirtschaftlichen Kosten der Nachtflugbegrenzungen an den Londoner Flughäfen

49. Das Konsultationspapier wiederholte das Ergebnis der Schlafstudie 1992, dass bei Lärmereignissen im Bereich von 90 – 100 dBA SEL (80 – 95 dBA Lmax) die Wahrscheinlichkeit ungefähr bei 1 zu 75 läge, dass eine Durchschnittsperson durch ein Lärmereignis geweckt würde. Es bestätigte, dass sich die Rate von 1 zu 75 auf Schlafstörungen und nicht auf Schlafverhinderung bezog. Während es eine beträchtliche Sammlung von Forschungen über Schlafstörungen gebe, sei weniger über die Verhinderung von Schlaf oder dessen totalen Verlust bekannt.

50. Das Konsultationspapier führte aus, es seien die Ziele der gegenwärtigen Überprüfungen mit Bezug auf Heathrow, einen Ausgleich zu finden zwischen der Notwendigkeit, die lokalen Gemeinwesen gegen übermäßigen Fluglärm bei Nacht zu schützen und den Flugdiensten die Möglichkeit zu geben, in der Nacht tätig zu sein, wo sie der lokalen, regionalen und nationalen Wirtschaft nutzen; sicherzustellen, dass die Wettbewerbsfaktoren, die die Flughäfen und Luftlinien im Vereinigten Königreich und die Beschäftigung im weiteren Sinne sowie die wirtschaftlichen Folgen berücksichtigt werden; die Forschung über die Beziehung zwischen Fluglärm, Schlafstörungen und gesundheitliche Auswirkungen zu berücksichtigen; den Einsatz leiserer Flugzeuge bei Nacht zu fördern; in Heathrow für den Nachtquotenzeitraum (23:30 h bis 6:00 h) Regelungen einzuführen, die im Lauf der Zeit zu weiteren Verbesserungen des Nachtlärmklimas um den Flughafen herum führen und diese Regelungen jeweils zu aktualisieren.

51. Das Konsultationspapier führte aus, seit der Einführung des Programms von 1993 habe es während des Nachtquotenzeitraums um den Flughafen Heathrow herum auf der Basis der Gesamtzahl der Quotenbewertungen der Flugzeuge, die mit der Lärmquote verrechnet wurden, eine Verbesserung gegeben. Es sei jedoch aufgrund des Wachstums im Verkehr zwischen 6:00 h und 7:00 h möglicherweise eine Verschlechterung über die gesamte Nachtperiode von 23:00 h bis 7:00 h eingetreten.

52. Das Konsultationspapier entdeckte seitens der Kunden eine starke Bevorzugung der Langstreckendienste aus der Region Asien-Pazifik.

53. Das Konsultationspapier brachte zum Ausdruck, die Regierung habe nicht versucht, den Nutzen von Nachtflügen für die Luftfahrt und die Wirtschaft finanziell zu quantifizieren. Dies lag an den Schwierigkeiten, zuverlässige und objektive Daten über den Nutzen für die Passagiere und die Wirtschaft zu erhalten (von denen einige in kommerzieller Hinsicht sensitiv waren) und diese komplexen Wechselwirkungen darzustellen. BATA hatte mit ihrer Reaktion auf das vorläufige Konsultationspapier eine Kopie des Berichts von Coopers & Lybrand vom Juli 1997 vorgelegt. Das Konsultationspapier merkte an, der Bericht schätzte den Wert der zusätzlichen täglichen flugplanmäßigen Langstreckenflüge bei Nacht auf £ 20 Mill. bis £ 30 Mill. pro Jahr, wobei mehr als die Hälfte aus Gewinnen der Fluglinien bestand. Das Konsultationspapier führte aus, es werde angenommen, die finanziellen Auswirkungen auf die Fluglinien stammten aus Schätzungen, die von einer führenden Fluglinie des Vereinigten Königreichs vorgenommen wurden. Andere Teile der Berechnung gaben Annahmen über die Auswirkungen auf Passagiere und Anstoßeffekte auf andere Dienstleistungen wieder, die mittels eines angenommenen Prozentsatzes der von diesen Dienstleistungen erwirtschafteten angenommenen Erträge ausgedrückt wurden. Das Konsultationspapier führte aus, dass sich die Kosten der strengeren Begrenzung der bestehenden Nachtflüge davon unterscheiden könnten und dass die Zahlen der BATA die weitreichenderen wirtschaftlichen Auswirkungen nicht berücksichtigten, die nicht in die geschätzten Auswirkungen auf die Fluglinien und Passagiere aufgenommen wurden.

54. Das Konsultationspapier führte aus, die Regierung habe bei der Formulierung ihrer Vorschläge sowohl die Zahlen der BATA als auch die Tatsache berücksichtigt, dass es der Regierung nicht möglich sei, die von der BATA vorgenommenen Schätzungen oder Annahmen zu prüfen. Jeder Wert, der einem "marginalen" Nachtflug beigemessen werde, müsse gegenüber den Nachteilen für die Umwelt gewichtet werden. Diese könnten nicht in monetär zum Ausdruck gebracht werden, aber es sei möglich unter Bezugnahme auf die Schlafstudie 1992 die Anzahl der Menschen zu schätzen, die wahrscheinlich geweckt würden. Das Konsultationspapier kam zu dem Schluss, dass die Regierung bei der Formulierung ihrer Vorschläge einerseits die wichtigen Interessen der betroffenen Luftfahrt und die weitreichenderen wirtschaftlichen Überlegungen berücksichtigen müsse. Es schien klar zu sein, dass die Fluglinien und Flughäfen des Vereinigten Königreichs Geschäfte auch während der Tageszeit verlieren könnten, wenn sie durch übermäßig strenge Restriktionen daran gehindert würden, begrenzte Dienstleistungen in der Nacht anzubieten; dass die Benutzer ebenfalls leiden könnten, und dass sich die von den Flughäfen und Fluglinien des Vereinigten Königreichs angebotenen Dienstleistungen verringern würden. Damit würde im allgemeineren Sinne auch die Anziehungskraft Londons und des Vereinigten Königreichs abnehmen. Auf der anderen Seite müssten diese Überlegungen gegen die durch die Nachtflüge verursachten Lärmstörungen gewichtet werden. Die im Konsultationspapier aufgeführten Vorschläge zielten darauf ab, einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen zu schaffen, und sie würden nach Meinung der Regierung die lokale Bevölkerung vor übermäßigem Fluglärm bei Nacht schützen.

55. Die hauptsächlichen Vorschläge mit Bezug auf Heathrow waren: ein Nachtflugverbot oder eine Sperrzeit nicht einzuführen; die saisonalen Lärmquoten und Flugbewegungsbegrenzungen beizubehalten; die QC-Klassifizierungen der einzelnen Flugzeuge zu überprüfen und, falls dies zu bedeutenden Neuklassifizierungen führt, die Quotenlimits neu zu überdenken; das QC-System beizubehalten; das QC-System vor der Sommersaison 2002 zu überprüfen (wenn sich die Zusammensetzungen der Luftflotten nach dem Abschluss der obligatorischen Außerbetriebnahme der zivilen Flugzeuge des Kapitels 2 in Europa geändert haben, mit Ausnahme der Concorde, die im April 1995 begann) und zwar in Übereinstimmung mit der Politik, den Einsatz leiserer Flugzeuge zu fördern; die Lärmquoten im Sommer und im Winter zu reduzieren; den Nachtzeitraum von 23:00 h bis 7:00 h und den Nachtquotenzeitraum von 23.30 h bis 6:00 h beizubehalten; die Restriktionen auf die als QC8 klassifizierten Flugzeuge bei An- und Abflug zu erweitern, damit sie denen für QC16 entsprechen und zu verbieten, dass Flugzeuge der Klasse QC4 zur flugplanmäßigen Landung oder Start vom Beginn der Sommersaison 2002 an (d.h. nach Abschluss des obligatorischen Auslaufens des Kapitel 2) eingeplant werden

56. Das Konsultationspapier führte aus, seit der Einführung des Programms von 1993 habe sich in den Quoten ein Freiraum entwickelt, der den Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge für die Betreiber vermindere. Als erster Schritt zur Wiederherstellung dieses Anreizes sei die Reduzierung der Sommer- und Winterlärmquoten näher an das Niveau der gegenwärtigen Gepflogenheiten vorgesehen. Der Pegel der Winterlärmquote unter dem Programm von 1993 lag bei 5.000 QC-Punkten und der durchschnittliche Einsatz in den beiden letzten Verkehrssaisons betrug 3.879 QC-Punkte. Eine Reduzierung auf 4.000 wurde vorgeschlagen. Der Pegel der Sommerlärmquote lag bei 7.000 Punkten und der durchschnittliche Einsatz in den beiden letzten Verkehrssaisons wurde vorläufig mit 4.472 berechnet. Eine Reduzierung auf 5.400 wurde vorgeschlagen. Vorbehaltlich des Ergebnisses der QC-Überprüfung würden die neuen Pegel bis zum Ende der Sommersaison 2004 bestehen bleiben.

57. Teil 2 des Konsultationspapiers bat um Kommentare, ob in Heathrow während der Nacht Änderungen der Start- und Landebahnen eingeführt werden sollten sowie über die bevorzugte Nutzung der Start- und Landebahnen von Heathrow bei Nacht.

58. Am 10. Juni 1999 gab die Regierung bekannt, die Vorschläge in dem Konsultationspapier vom November 1998 würden mit begrenzten Änderungen mit Wirkung zum 31. Oktober 1999 umgesetzt. Mit Bezug auf Heathrow bestand die einzige Änderung darin, dass es eine geringere als die vorgeschlagene Änderung in den Lärmquoten gab. Die Quoten wurden mit 4.140 QC-Punkten für den Winter und 5.610 QC-Punkten für den Sommer festgelegt. Die Wirkung davon war, dass die Winterquoten auf einen Pegel festgelegt wurden, der unter dem tatsächlichen Einsatz im Winter 1998/1999 lag.

59. Das Programm von 1999 trat am 31. Oktober 1999 in Kraft.

60. Am 10. November 1999 wurde ein Bericht über "The Contribution of the Aviation Industry to the UK Economy" ¹⁵ veröffentlicht. Der Bericht wurde erstellt von Oxford Economic Forecasting und von einer Reihe von Luftlinien, Flughafenbetreibern und der BATA sowie von der Regierung finanziell unterstützt.

61. Am 23. November 1999 gab die Regierung bekannt, die Änderung der Start- und Landebahn in Heathrow würde bei der "frühestmöglichen praktikablen Gelegenheit" in die Nacht hinein erweitert und gab ein weiteres Konsultationspapier bezüglich der Vorschläge für Änderungen am bevorzugten Einsatz der Start- und Landebahnen von Heathrow während der Nacht heraus.

62. Im Dezember 1999 veröffentlichten DETR und National Air Traffic Services Limited den endgültigen Bericht der Technischen Arbeitsgruppe ANMAC über "Noise from Arriving Aircraft" ¹⁶. Es war der Zweck des Berichts, die Quellen des Betriebslärms für ankommende Flugzeuge zu beschreiben, mögliche Mittel zur Verbesserung der Lärmsituation in Betracht zu ziehen und dem DETR Empfehlungen zu unterbreiten.

63. Im März 2000 veröffentlichte DORA einen im Auftrag des DETR angefertigten Bericht mit dem Titel "Adverse effects of night-time aircraft noise" ¹⁷. Der Bericht identifizierte eine Reihe von Themen für mögliche weitere Forschungsarbeiten und sollte den Hintergrund für alle zukünftigen Studien über nächtlichen Fluglärm im Vereinigten Königreich bilden. Der Bericht führte aus, es seien Lücken im Wissen festgestellt worden, und er wies darauf hin, das DETR überlege, ob es einen Fall für eine weitere, groß angelegte Studie über die nachteiligen Auswirkungen des nächtlichen Fluglärms gäbe. Das DETR habe entschieden, Aufträge für zwei weitere kurze Forschungsstudien zu vergeben, um die Optionen zu untersuchen. Die Aufträge für diese Studien wurden im Herbst 1999 vor der Veröffentlichung des DORA-Berichts vergeben. Eine davon ist eine Versuchsstudie zur Beurteilung der Forschungs-Methodologie. Die andere ist eine soziale Untersuchung, deren Zielsetzung eine Erforschung der Differenz zwischen der objektiv gemessenen und öffentlich wahrgenommenen Störung aufgrund von nächtlichem Fluglärm umfasst. Beide Studien werden jetzt von Universitätsforschern durchgeführt.

64. Zusätzlich zu den Begrenzungen der Nachtflüge wird am Flughafen Heathrow eine Reihe von Maßnahmen zur Milderung und Beseitigung des Fluglärms durchgeführt. Sie

¹⁵ Der Beitrag der Luftfahrtindustrie zur Wirtschaft des Vereinigten Königreichs

¹⁶ Lärm von ankommenden Flugzeugen

¹⁷ Nachteilige Auswirkungen des nächtlichen Fluglärms

umfassen folgendes: Fluglärnzertifizierung zur Reduzierung des Lärms an der Quelle; obligatorische Außerbetriebnahme von älteren, lauterer Düsenflugzeugen; bevorrechtigte Lärmrouten und Mindeststeigwinkel für startende Flugzeuge; Anflugverfahren zur Lärmvermeidung (kontinuierlicher Sinkflug und low power/low drag-Verfahren); Begrenzung der Luftfrachtbewegungen; lärmabhängige Flughafengebühren; Zuschussprogramme für den Lärmschutz und Schadenersatz für Lärmbelästigung gemäß dem Land Compensation Act¹⁸ von 1973.

65. Das DETR und die Geschäftsleitung des Flughafens Heathrow führen laufende und detaillierte Überwachungen der Begrenzungen der Nachtflüge durch. Vierteljährlich werden Berichte an die Mitglieder des Heathrow Airport Consultative Committee¹⁹ geliefert; dort sind lokale Regierungsbehörden mit der Zuständigkeit für Gebiete in der Nachbarschaft des Flughafens Heathrow und Vereinigungen lokaler Anwohner vertreten.

II. ANWENDBARES NATIONALES RECHT UND PRAXIS

A. Civil Aviation Act²⁰ 1982 ("das Gesetz von 1982")

66. Abschnitt 76 (1) des Gesetzes von 1982 sieht vor, so weit dies anwendbar ist:

"Keine Handlung liegt vor mit Bezug auf die Verletzung der absoluten Rechte oder mit Bezug auf Belästigung nur aufgrund des Flugs eines Flugzeuges über einem Grundstück mit einer Höhe über der Erde, die im Hinblick auf Wind, Wetter und auf alle Umstände des Falles angemessen ist, oder mit Bezug auf die gewöhnliche Vorfälle eines derartigen Flugs, solange die Vorschriften einer Air Navigation Order²¹ ... ordnungsgemäß erfüllt wurden ... "

67. Air Navigation Orders, die gemäß dem Gesetz von 1982 erlassen wurden, sehen vor, dass Orders in Council²² zur Regulierung des Flugverkehrs zu erlassen sind. Orders in Council wurden erlassen, um sich u.a. zu befassen mit Motoremissionen, Lärnzertifizierung und Schadenersatz für Lärmbelästigung.

68. Abschnitt 78 (3) des Gesetzes von 1982 sieht vor, so weit dies anwendbar ist:

"Falls es der Staatssekretär zum Zweck der Vermeidung, der Begrenzung oder der Minderung der Auswirkung von Lärm oder Schwingungen im Zusammenhang mit den Starts oder Landungen von Flugzeugen auf bestimmten Flughäfen als angemessen ansieht, den Flugzeugen den Start oder die Landung zu verbieten, oder die Anzahl der Möglichkeiten zu begrenzen, zu denen sie auf dem Flughafen während bestimmter Zeiträume starten oder landen dürfen, kann er durch eine, in der vorgeschriebenen Art veröffentlichte Mitteilung alle oder jede der folgenden Maßnahmen durchführen, d.h.:

(a) Flugzeugen mit den in der Mitteilung aufgeführten Beschreibungen den Start oder die Landung am Flughafen (abgesehen von Notfällen einer beschriebenen Art) während der spezifizierten Zeiträume verbieten;

(b) die maximale Anzahl der Möglichkeiten aufführen, in denen es den auf diese Weise spezifizierten Flugzeuge erlaubt ist, ... während der auf diese Weise spezifizierten Zeiträume ... am Flughafen zu starten oder zu landen ..."

¹⁸ Grundstückenschädigungsgesetz

¹⁹ Beratungsausschuss Flughafen Heathrow

²⁰ Zivilluftfahrtsgesetz

²¹ Flugnaviationsanweisung

²² Rechtsverordnungen im Vereinigten Königreich

69. Die Restriktionen auf Nachtflüge am Flughafen Heathrow werden durch die Mitteilungen des Staatssekretärs gemäß Absatz 78 (3) des Gesetzes von 1982 auferlegt.

B. Die Anfechtungen des Programms von 1993

70. Die lokalen Behörden der Gebiete rund um die drei hauptsächlichen Flughäfen von London suchten eine rechtliche Überprüfung der Entscheidung des Staatssekretärs, das Programm von 1993 einzuführen. Sie reichten vier aufeinander folgende Anträge auf eine rechtliche Überprüfung ein und legten zweimal beim Court of Appeal Einspruch ein. Der High Court erklärte, das Programm von 1993 stünde im Gegensatz zu den Bedingungen des Absatz 78 (3) (b) des Gesetzes von 1982 und sei deshalb ungültig, da es nicht "die maximale Anzahl der Möglichkeiten spezifiziere, in denen es auf diese Art spezifizierten Flugzeugen erlaubt werden könne, zu starten oder zu landen". Statt dessen würden jedoch Kontrollen mit Bezug auf die Pegel des Ausgesetztseins gegenüber der Lärmenergie eingeführt (Entscheidung gegen den Staatssekretär für Verkehr, *ex parte* Richmond gegen Thames Borough Council und Andere [1994] 1-wöchentliche Entscheidungssammlung, S. 74).

71. Der Staatssekretär beschloss, dass Quotenwertsystem beizubehalten, jedoch mit der Ergänzung durch eine gesamte, maximale Anzahl der Flugzeugbewegungen. Der High Court fand, diese Entscheidung stehe im Einklang mit Abschnitt 78 (3) (b) des Gesetzes von 1982. Das Konsultationspapier von 1993 wurde jedoch als "im Wesentlichen irreführend" angesehen, da es die Klarstellung versäumte, dass die Durchführung der Vorschläge für den Flughafen Heathrow eine Erhöhung der Lärmpegel über die im Jahr 1988 erlebten zuließe (Entscheidung gegen den Staatssekretär für Verkehr, *ex parte* Richmond gegen Thames Borough Council und Andere [1995] Environmental Law Reports²³, S. 390).

72. Nach der Veröffentlichung eines weiteren Konsultationspapiers im März 1995 und einer Ergänzung des Konsultationspapiers vom März 1995 im Juni 1995 brachten die lokalen Behörden einen weiteren Antrag auf rechtliche Überprüfung ein. Im Juli 1996 entschied der Court of Appeal, der Staatssekretär habe angemessene Gründe und eine ausreichende Rechtfertigung für seinen Beschluss vorgelegt, dass es alles in allem angemessen sei, das Risiko auf sich zu nehmen, in einem gewissen Umfang die Fähigkeit der lokalen Bevölkerung, nachts zu schlafen, zu mindern wegen der sonstigen gleichwertigen und dem entgegenstehenden Überlegungen, denen er im Jahr 1993 größeres Gewicht beizumessen gewillt war, und dass die Fehler vom Juni 1995 in den Konsultationspapieren behoben seien, und dass man von der neuen Politik nicht sagen könne, sie sei irrational. (Entscheidung gegen den Staatssekretär für Verkehr, *ex parte* Richmond LBC [1996] 1-wöchentliche Entscheidungssammlung, S. 1460).

73. Am 12. November 1996 verwarf das Oberhaus eine Petition der lokalen Behörden, eine Berufung gegen die Entscheidung des Court of Appeal zuzulassen.

²³ Berichte über Umweltrecht

DAS GESETZ

I. UNTERSTELLTE VERLETZUNG DES ARTIKELS 8 DER KONVENTION

74. Die Antragsteller unterstellten eine Verletzung des Artikels 8 aufgrund des Anstiegs des Lärmpegels, der an ihren Heimstätten durch die Benutzung des Flughafens Heathrow bei Nacht nach der Einführung des Programms von 1993 verursacht wurde.

Artikel 8 der Konvention sieht, soweit anwendbar, folgendes vor:

1. Jedermann hat das Recht auf Respektierung seines Privat- und Familienlebens, seines Heims ...
2. Es darf keinen Eingriff einer öffentlichen Behörde in die Ausübung dieses Rechts geben, mit Ausnahme eines solchen, der in Übereinstimmung mit dem Gesetz steht und der in einer demokratischen Gesellschaft im Interesse des ... wirtschaftlichen Wohlergehens des Landes ... oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer erforderlich ist."

75. Die Regierung stimmte nicht mit der Behauptung der Antragsteller überein, dass es zu einer Verletzung des Artikels 8 gekommen war.

A. Argumente der Parteien*I. Die Antragsteller*

76. Die Antragsteller brachten vor, dass nach der Einführung des Programms von 1993 der durch die am Flughafen Heathrow zwischen 4:00 h und 7:00 h morgens startenden und landenden Flugzeuge verursachte Lärmpegel erheblich gestiegen sei. Sie behaupteten, es fiel ihnen schwer, nach 4:00 h zu schlafen und nach 6:00 h wäre es unmöglich. Sie brachten vor, dass die Lärmpegel, denen sie während der Nacht ausgesetzt seien, überstiegen alles, was international als erträglich angesehen werde. Sie behaupteten, es gehe aus Beweisen hervor, dass fast alle von ihnen unter nächtlichen Lärmpegeln von 80 dB LA max und in einem Fall sogar von 90 dB LA max gelitten hätten. Sie bezogen sich auf den Richtlinienwert der Weltgesundheitsorganisation zur Vermeidung von Schlafstörungen bei Nacht, der ein einziges Lärmereignis von 60 dB LA max vorsieht und argumentierten, die Regierung verfüge über keine ausreichende Forschung, um ihre Behauptung zu stützen, dass Pegel von 80 dB LA max erträglich seien. Die Antragsteller brachten vor, unter diesen Umständen sei es zu einer Beeinträchtigung ihres Rechts auf Respektierung ihres Privat- und Familienlebens und ihres Heims gekommen, wie dies durch Artikel 8, Abs. 1 der Konvention garantiert sei.

77. Die Antragsteller behaupteten vor, diese Beeinträchtigung sei "in einer demokratischen Gesellschaft" nicht nötig. Sie brachten vor, es gäbe eine ganze Menge Beweise aus erster Hand für die Störung, das Leid und die Schwächung der Gesundheit durch Nachtflüge. Sie unterstrichen, dass die Schlafstudie von 1992 sich nur mit dem Aufwachen aus dem Schlaf beschäftigte und zu keinen Schlussfolgerungen über das Auftreten oder die Wirkung der Verhinderung von Schlaf (Verzögerung beim ersten Einschlafen in der Nacht und die Unmöglichkeit, wieder einzuschlafen, nachdem man am frühen Morgen geweckt wurde) gekommen sei. Die Antragsteller behaupteten, die Verhinderung von Schlaf sei nie das Thema einer angemessenen wissenschaftlichen Studie gewesen. Sie brachten vor, dass man grundlegende, auf Tatsachen beruhende Informationen benötige, um eine Zunahme der Nachtflüge gemäß dem Programm von 1993 zu unterstützen, und dass diese von der Regierung nicht zusammengetragen wurden.

78. Obwohl sie die allgemeine Bedeutung des Flughafens Heathrow für die Wirtschaft des Vereinigten Königreichs akzeptierten, behaupteten die Antragsteller, die Regierung habe es versäumt, Beweise für die spezifische Bedeutung von Nachtflügen anzuführen. Sie bezogen sich auf den Bericht der Oxford Economic Forecasting vom November 1999 über "The Contribution of the Aviation Industry to the UK Economy" und merkten an, der Bericht, der die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Heathrow als Ganzes betrachte, berücksichtige nicht davon getrennt die wirtschaftliche Bedeutung von Nachtflügen. Sie legten auch einen Bericht von Berkeley Hanover Consulting vor, der die Stichhaltigkeit des Berichts von Oxford und dessen Schlussfolgerungen anzweifelte. Die Antragsteller behaupteten weiterhin, die Nachtflüge seien nur für die Fluglinien, die sie betreiben, ein Vorteil, und dass viele andere große europäische Flughäfen größere Begrenzungen von Nachtflügen hätten als die in Heathrow angewandten.

79. Die Antragsteller brachten vor, dass unter diesen Umständen die von der Regierung sowohl im Jahr 1993 als auch danach angeführten Gründe für die Fortsetzung der Nachtflüge nicht relevant und ausreichend seien, und dass es dem Gericht obläge, allein auf dieser Grundlage eine Verletzung des Artikels 8 festzustellen.

80. Die Antragsteller brachten weiterhin vor, die Beeinträchtigung ihrer Rechte gemäß Artikel 8 stehe "nicht in Übereinstimmung mit dem Gesetz". Sie behaupteten, um "nicht in Übereinstimmung mit dem Gesetz" zu stehen, muss es im nationalen Recht einen Schutz gegen die willkürliche Beeinträchtigung der von Artikel 8, Absatz 1 der Konvention garantierten Rechte geben; das Recht müsse zugänglich und seine Konsequenzen voraussehbar sein. Diese Merkmale lagen nicht vor, als die Regierung von ihrer Grundsatzerklärung abwich, "keine Verschlechterung der Lärmsituation bei Nacht zuzulassen und diese im Idealfall zu verbessern" (das Konsultationspapier von 1993, Absatz 34), und über die der High Court befand, dies sei bei dem Versuch, die Abweichung zu verbergen, "abwegig" gewesen (Entscheidung gegen London Borough of Richmond und Andere (Nr. 3) [1995] Environmental Law Reports 409).

81. Schließlich behaupteten die Antragsteller, Artikel 8 sei in der Lage, den Individuen das Recht zu verleihen, dass man ihnen wesentliche Umweltinformationen mitteile, die den Umfang einer Bedrohung ihrer moralischen und physischen Integrität durch die Umwelt betreffen (unter Verlass auf das Urteil des Gerichts in Guerra gegen Italien, 19. Februar 1998, *Reports of Judgements and Decisions*²⁴, 1998-I, Abschnitt 60) und behaupteten, der Artikel 8 erfordere es *a fortiori*, dass diese Informationen von den nationalen Behörden zusammengetragen werden. Sie behaupteten, die Zunahme der Nachtflüge unter dem Programm von 1993 in Abwesenheit von angemessenen Informationen stelle schon an sich einen Bruch des Artikels 8 der Konvention dar.

II. Die Regierung

82. Die Regierung räumte ein, dass die Anzahl der Flugbewegungen während des Nachtquotenzeitraums (23:30 h bis 6:00 h) für den Zeitraum vom Winter 1997/1998 höher lag als in der Zeit von 1992/93, und dass die Steigerung höher ausfiel, wenn man den Zeitraum bis 6:30 h verlängere. Sie führte an, der durchschnittliche QC pro Flugbewegung sei bedeutend niedriger als die vergleichbare Zahl vor der Einführung des Programms von 1993 gewesen, dass jedoch der Quotenwert wegen der gestiegenen Anzahl der Flugbewegungen zugenommen habe.

²⁴ Berichte über Urteile und Entscheidungen

83. Die Analyse der Regierung der gegenwärtigen Anflugrate während der halbstündigen Slots von 4:00 h bis 6:00 h morgens lautet wie folgt:

	04:00 – 04.29	04.30 – 04.59	05.00 – 05.29	05.30 – 05.59
Winter	0,57	5,14	7,29	3,43
Sommer	0,14	2,29	5,86	4,86

Sie führte auf, es gäbe vor 4:00 h morgens so wenig Anflüge, dass sie statistisch ohne Bedeutung seien und dass die durchschnittlichen Anflüge zwischen 6:00 h und 6:30 h morgens sich auf 17,86 im Winter und 19,14 im Sommer beliefen.

84. Die Regierung legte dar, die Antragsteller seien niedrigeren Lärmpegeln ausgesetzt als die Antragsteller in früheren Fällen, in denen Klagen wegen des Fluglärms am Flughafen Heathrow vorgebracht wurden und die von der Kommission für zulässig erklärt wurden (Arrondelle gegen das Vereinigte Königreich, Antrag Nr. 7889/97, Entscheidung vom 15. Juli 1980, Decision and Reports (DR) 26, S. 5; Baggs gegen das Vereinigte Königreich, Antrag Nr. 9310/81, Entscheidung vom 16. Oktober, 1985, DR 44, S. 13; Rayner gegen das Vereinigte Königreich, Antrag Nr. 9310/81, Entscheidung vom 17. Juli 1986, DR 47, S. 15). Mit Ausnahme von einem der Antragsteller, Herrn Cavalla, an seiner früheren Anschrift waren alle Antragsteller dem gleichen oder niedrigeren Lärmpegeln ausgesetzt wie Herr Glass an seiner früheren Anschrift. Der Antrag von Herrn Glass wurde für unzulässig erklärt (Antrag Nr. 28485/95, Entscheidung vom 3. Dezember 1997). Die Regierung legte dar, dass es unter diesen Umständen keine Eingriff in die Rechte des Antragstellers gemäß Artikel 8, Absatz 1 der Konvention gegeben habe.

85. Die Regierung legte alternativ dar, dass sie mit ihrer Entscheidung, das Programm von 1993 einzuführen, einen angemessenen und berechtigten Ausgleich zwischen den verschiedenen betroffenen Interessen geschaffen habe, und dass dementsprechend ein Eingriff in die Rechte des Antragstellers gemäß Artikel 8 gerechtfertigt war. Sie bezog sich auf die Schlafstudie von 1992, die im Jahr 1993 die umfassendste Studie dieser Art war und noch immer ist. Sie führte auf, dass die Schlafstudie von 1992 im Juli 1990 in Auftrag gegeben wurde, um Informationen zu der Überprüfung der Begrenzung der Nachtflüge im Jahr 1993 zu liefern. Sie betonte jedoch, dass es vor dieser Studie eine Reihe detaillierter Berichte über Fluglärm und Schlafstörungen gegeben habe, die ebenfalls von oder im Auftrag der Civil Aviation Authority veröffentlicht wurden. Weiterhin stellte die Regierung fest, dass die in den Vereinigten Staaten seit der Veröffentlichung der Ergebnisse der Schlafstudie von 1992 durchgeführten Forschungen keinen Zweifel an deren Stichhaltigkeit aufkommen ließen.

86. Die Regierung wies darauf hin, da sie weder den Flughafen Heathrow noch die Flugzeuge, die den von den Antragstellern beklagten Lärm verursachen, besäße oder betriebe, seien ihre Verpflichtungen gemäß Artikel 8 ordnungsgemäß als positive Verpflichtungen zu analysieren. Sie legte dar, dass ihr unter diesen Umständen ein größeres Maß an Spielraum zugestanden werden solle als im Fall eines unmittelbaren Eingriffs einer öffentlichen Behörde, obwohl sie anerkannte (unter Bezugnahme auf das Urteil des Gerichts im Falle von Powell und Rayner gegen das Vereinigte Königreich vom 21. Februar 1990, Serie A, Nr. 172, Abs. 41), dass die anwendbaren Prinzipien in großen Zügen ähnlich seien, unabhängig davon, welche analytische Einstellung übernommen werde.

87. Die Regierung bezog sich auf eine Reihe von Maßnahmen zur Lärminderung und – beseitigung, die am Flughafen Heathrow durchgeführt wurden oder die auf andere Weise zusätzlich zu den Restriktionen an den Nachtflügen zur Verbesserung des Lärmklimas um den Flughafen beigetragen haben. Sie lieferte detaillierte Informationen mit Bezug auf diese Maßnahmen.

88. Die Regierung bezog sich auch auf die Reaktionen auf das Konsultationspapier von 1993, die sie von Handels- und Industrieverbänden mit einem Interesse an Flugreisen und von den Fluglinien erhalten hatte. Alle betonten die wirtschaftliche Bedeutung von Nachtflügen und lieferten detaillierte Informationen und Zahlen zur Unterstützung ihrer Reaktionen. Die Regierung brachte vor, dass die Nachtflüge einen integralen Teil des globalen Netzes der Flugdienstleistungen darstellten, und dass sie wegen der betrieblichen Zwänge (Geographie, Reisedauer, Anzahl der Zeitzonen und Flugrichtung, Abfertigungszeiten und effiziente Flugzeugnutzung) eine unmittelbare Auswirkung auf die Nachfrage nach Tagesflügen hätten. Ein Verbot von Nachtflügen hätte deshalb ernsthafte Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Heathrow und der dort ansässigen Fluglinien. Diese Aussagen wurden von schriftlichen Kommentaren unterstützt, die man von British Airways erhalten hatte.

89. Die Regierung legte dar, dass die Frage weiterhin aktiv und detailliert berücksichtigt werde, ob die bisher durchgeführte Forschung ergänzt werden müsse und, falls ja, auf welchen Gebieten und auf welcher wissenschaftlichen Grundlage. Sie wies auf die Tatsache hin, dass sie fortfahre, die Forschung über Schlafstörungen in der Form von weiterer detaillierter Feldforschung und einem Laborversuch zu finanzieren.

90. Sie behauptete, das zentrale Thema, das sie vor der Entscheidung für das Programm 1993 in Betracht gezogen habe, war der Umfang, in welchem das wirtschaftliche Wohlergehen des Vereinigten Königreichs, in der Form der Notwendigkeit, die Anforderungen des globalen Markts zu erfüllen, die Unannehmlichkeiten des nächtlichen Lärms für die lokalen Anwohner rechtfertige. Sie legte dar, ehe man die entsprechenden Entscheidungen getroffen habe, hätten verfügbare und ernsthafte, umfangreiche und detaillierte Informationen mit Bezug auf die Forschungsergebnisse über die Wirkung von nächtlichem Lärm auf den Schlaf vorgelegen, sowie mit Bezug auf die wirtschaftliche Bedeutung von Nachtflügen am Flughafen Heathrow. Sie behauptete, es wäre nicht möglich, die wirtschaftliche Bedeutung der Nachtflüge am Flughafen Heathrow von der allgemeinen Bedeutung von Heathrow für die Wirtschaft des Vereinigten Königreichs zu trennen. Sie behauptete weiterhin, im Anbetracht des Umfangs der betroffenen Interessen sei es keine einfache Aufgabe, einen Ausgleich zu schaffen, und dass dies etwas sei, zu dem sich nationale Behörden besonders gut eignen. Schließlich brachte die Regierung vor, der von ihr geschaffene Ausgleich sei fair und angemessen.

B. Kommentare von British Airways plc

91. In schriftlichen Kommentaren beschäftigte sich British Airways ("BA") mit der wirtschaftlichen Bedeutung und der Notwendigkeit, einen Flugplan für Flüge aufzustellen, die in der Nacht am Flughafen Heathrow ankommen. BA wies darauf hin, dass ihre Kommentare von BATA gebilligt seien. BA stellte fest, dass in den letzten beiden Saisons (Sommer 1999 und Winter 1999/2000) die Quote der Nachtflüge und derjenigen, deren Betrieb für den Zeitraum bis 6:30 h morgens geplant war, zusammen mit ihren Teilstrecken-Rückflügen 16 % der Gesamteinnahmen von BA einbrachten. Sie stellte außerdem fest, der Verlust einiger oder aller Nachtflüge hätte eine ernsthafte Auswirkung auf ihre Wettbewerbsfähigkeit und diese

Wirkung sei unverhältnismäßig groß sowohl wegen des Schadens am Netz als auch wegen der Schwierigkeiten bei der Flugplanung, die sich daraus ergäben.

92. BA brachte vor, falls es ihren Flügen, die flugplanmäßig vor 7:15 h morgens ankommen sollten, 1999 nicht gestattet worden wäre, am Flughafen Heathrow zu landen, so hätte sie 49 % ihrer Langstreckenleistung an ihrer hauptsächlichen Flughafenbasis verloren. Es wäre nicht möglich gewesen, Nachtflüge zeitlich auf den Tag umzulegen und zwar wegen des Fehlens von zusätzlicher Abfertigungskapazität in den Terminals 3 und 4 (die Terminals für die Langstreckenflüge am Flughafen Heathrow) sowie der Tatsache, dass in der Zeit am Morgen keine Start- und Landebahn-Slots zur Verfügung standen. BA hätte einen sehr bedeutenden Einnahmeverlust mit den sich daraus ergebenden Stellenabbau erlitten.

93. Der von den Antragstellern vorgelegte Bericht von Berkeley Hanover Consulting zweifelte die Stichhaltigkeit der von BA vorgelegten Informationen an.

C. Die Beurteilung des Gerichts

94. Das Gericht findet, es sei nicht möglich, einen vernünftigen Vergleich zwischen der Lage der gegenwärtigen Antragsteller und der Antragsteller in den früheren Fällen vorzunehmen, auf die von der Regierung Bezug genommen wurde, da erstens, sich die gegenwärtigen Antragsteller ausdrücklich über den nächtlichen Lärm beschwerten, wogegen sich die früheren Antragsteller allgemein über Fluglärm beschwerten, und zweitens, sich die gegenwärtigen Antragsteller weitgehend über die Zunahme an nächtlichem Lärm beschwerten, die eingetreten sei, seit die Regierung im Jahr 1993 die Begrenzungen von Nachtflügen geändert hat, während die früheren Anträge sich auf Lärmpegel vor 1993 bezogen. Deshalb kommt das Gericht zu dem Schluss, dass das Ergebnis der vorhergehenden Anträge für den gegenwärtigen Fall nicht relevant ist.

95. Das Gericht merkt an, dass der Flughafen Heathrow und die ihn benutzenden Flugzeuge sich nicht im Besitz der Regierung oder einer Regierungsbehörde befinden und nicht von ihr oder diesen kontrolliert oder betrieben werden. Dementsprechend findet das Gericht, man könne vom Vereinigten Königreich nicht sagen, es habe in das Privat- oder Familienleben der Antragsteller "eingegriffen". Statt dessen sind die Klagen der Antragsteller im Sinne einer positiven Pflicht des Staats zu analysieren, angemessene und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Rechte der Antragsteller gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Konvention zu sichern (siehe das Urteil im Fall Powell und Rayner gegen das Vereinigte Königreich vom 21. Februar 1990, Serie A Nr. 172, Abs. 41 und das Urteil Guerra gegen Italien vom 19. Februar 1998, *Reports* 1998-I, Abs. 58).

96. Unabhängig davon, welcher analytische Ansatz übernommen wird – positive Pflicht oder eine Eingriff –, so sind doch die anzuwendenden Prinzipien mit Bezug auf die Berechtigung gemäß Artikel 8 Absatz 2 auf breiter Basis einander ähnlich (das vorgenannte Urteil Powell und Rayner gegen das Vereinigte Königreich *loc.cit.*). In beiden Kontexten muss der faire Ausgleich Beachtung finden, der zwischen den widerstrebenden Interessen des Individuums und der Gemeinschaft als Ganzes zu finden ist. In beiden Kontexten genießt der Staat einen gewissen Ermessensspielraum bei der Entscheidung, welche Schritte durchzuführen sind, um die Einhaltung der Konvention sicherzustellen (siehe zum Beispiel das Urteil Rees gegen das Vereinigte Königreich vom 17. Oktober 1986, Serie A Nr. 106 Abs. 37 mit Bezug auf Artikel 8 Absatz 1 und das Urteil Leander gegen Schweden vom 26. März 1987 Serie A Nr. 116 Abs. 59 mit Bezug auf Artikel 8 Absatz 2). Außerdem können die in Artikel 8 Abs. 2

genannten Ziele selbst im Verhältnis zu den aus Artikel 8 Absatz 1 hervorgehenden positiven Verpflichtungen bei der Schaffung des erforderlichen Ausgleichs von gewisser Relevanz sein (siehe das oben zitierte Urteil Rees gegen das Vereinigte Königreich loc.cit.; siehe auch das Urteil Lopez Ostra gegen Spanien vom 9. Dezember 1994, Serie A Nr. 303-C, S. 54 Abs. 51).

97. Das Gericht würde es jedoch unterstreichen, dass der Staat bei Schaffung des erforderlichen Ausgleichs den gesamten Bereich der materiellen Überlegungen berücksichtigen muss. Außerdem ist im besonders sensitiven Feld des Umweltschutzes die reine Bezugnahme auf das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes nicht ausreichend, um die Rechte Anderer aufzuwiegen. Das Gericht erinnert daran, dass im oben erwähnten Fall Lopez Ostra gegen Spanien und ungeachtet des unbezweifelten wirtschaftlichen Interesses der betroffenen Gerbereien für die nationale Wirtschaft, sich das Gericht in beträchtlichem Detail damit befasste "ob die nationalen Behörden die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Rechts des Antragstellers auf Respektierung ihres Heims und ihres Privat- und Familienlebens ..." ergriffen hatten (Urteil von 9. Dezember 1994, S. 55 Abs. 55). Das Gericht ist der Meinung, dass die Staaten gefordert sind, soweit wie möglich die Eingriffe in diese Rechte zu minimieren, indem sie alternative Lösungen zu finden suchen und allgemein versuchen, ihre Ziele in der am wenigsten belastenden Weise für die Menschenrechte zu verwirklichen. Um dies zu erreichen, sollte dem entsprechenden Projekt eine ordnungsgemäße und vollständige Studie vorgehen mit dem Ziel, die bestmögliche Lösung zu finden, die in der Realität den richtigen Ausgleich schafft.

98. Das Gericht merkt an, die Regierung habe eingeräumt, obwohl der durchschnittliche Quotenwert pro Flugbewegung jetzt niedriger ist als der Durchschnitt vor der Einführung des Programms 1993, habe die erhöhte Anzahl der Flugbewegungen zu einem erhöhten Quotenwert im Vergleich zur Lage in den Jahren 1992/93 geführt. Dies bedeutet insgesamt gesehen, dass sich der Lärmpegel während des Quotenzeitraums (23:30 h bis 6:00 h) unter dem Programm 1993 erhöht hat. Zusätzlich nimmt das Gericht Kenntnis von den von den Antragstellern vorgelegten Auflistungen ihrer Schlafstörungen, die vom Anstieg des Lärms der Nachtflüge am Flughafen Heathrow seit ungefähr 1993 verursacht wurden.

99. Das Gericht muss feststellen, ob die Regierung ihren positiven Verpflichtungen gegenüber den Antragstellern durch die Genehmigung der erhöhten Lärmpegel im Lauf der Jahre seit 1993 nachgekommen ist.

100. Das Gericht merkt an, dass der Regierung zum Zeitpunkt der Einführung des Programms von 1993 und während des Zeitraums, in dem es unter rechtlicher Anfechtung stand, über eine gewisse Menge an Informationen über das wirtschaftliche Interesse an Nachtflügen verfügte. Sie hatte insbesondere die Reaktionen der Industrie und des Handels auf die Konsultationspapiere vom Januar und November 1993 und von 1995. Sie scheint jedoch keinerlei Forschung aus eigenem Antrieb über die Realität oder den Umfang dieses wirtschaftlichen Interesses durchgeführt zu haben.

101. Es entspricht der Wahrheit, dass nunmehr ein gewisses Maß an weiteren Informationen über die wirtschaftlichen Auswirkungen der Nachtflüge zusammengestellt wurde. BATA vergab insbesondere an Coopers & Lybrand den Auftrag für den Bericht vom Juli 1999 über die wirtschaftlichen Kosten der Nachtflüge. Diese Informationen kamen jedoch zu spät, um in dem Verfahren, das zum Programm von 1993 (in der Überprüfung von 1995) führte, berücksichtigt zu werden. Die Regierung räumte im Konsultationspapier vom November 1998 ein, dass kein Versuch unternommen worden sei, den Nutzen für die Luftfahrt und die Wirtschaft in monetären Begriffen zu quantifizieren (Absatz 53 oben).

102. Aufgrund der obigen Ausführungen kommt das Gericht zu dem Schluss, obwohl es zumindest wahrscheinlich ist, dass die Nachtflüge in einem gewissen Ausmaß zur Volkswirtschaft insgesamt einen Beitrag leisten, die Bedeutung dieses Beitrags niemals kritisch beurteilt wurde, weder unmittelbar von der Regierung noch von der unabhängigen Forschung in ihrem Namen.

103. Was nun die Auswirkungen der Nachtflüge auf die Antragsteller anbetrifft, so stellt das Gericht an Hand der vorgelegten Unterlagen fest, dass nur eine begrenzte Forschung über die Art der Schlafstörung und ihrer Vermeidung durchgeführt wurde, als das Programm von 1993 eingeführt wurde. Besonders die Schlafstudie von 1992, die als Teil der internen Prüfung des Verkehrsministeriums über die Begrenzungen der Nachtflüge erstellt wurde, war auf Schlafstörungen begrenzt und erwähnte das Problem der Schlafverhinderung überhaupt nicht – das heißt, die Probleme, die auf diejenigen zukamen, die geweckt wurden und Probleme beim erneuten Einschlafen hatten. Jetzt werden weitere Forschungsarbeiten durchgeführt und während deren Schlussfolgerungen für zukünftige Programme wertvoll sein mögen, fallen die Ergebnisse zu spät an, um jegliche Auswirkungen auf die Steigerung des nächtlichen Lärms zu haben, die das Programm von 1993 verursachte.

104. Bei der Entscheidung über die Angemessenheit der Maßnahmen zum Schutz der Rechte der Antragsteller gemäß Artikel 8 muss das Gericht auch die spezielle Aktion berücksichtigen, die zur Milderung der Belästigung durch nächtlichen Lärm als Teil des Programms von 1993 vorgenommen wurde, sowie die sonstigen Aktionen, die die Situation wahrscheinlich abschwächen konnten.

105. Das Gericht stellt fest, obwohl der Plan von 1993 sein erklärtes Ziel nicht erreichte, die Lärmpegel im Großen und Ganzen unter denen vom Jahr 1988 zu halten, stellte er doch eine Verbesserung gegenüber den in dem Konsultationspapier von 1993 enthaltenen Vorschlägen insofern dar, dass kein Flugzeug von den Nachtbeschränkungen ausgenommen wurde (d.h. selbst die leisesten Flugzeuge hatten eine Einstufung von 0,5 QC). Zusätzlich wurde im Zug der Anfechtungen durch juristische Überprüfungen des Programms von 1993 eine maximale Gesamtzahl von Flugzeugbewegungen festgelegt und die Regierung gab den Forderungen nach höheren Quoten und einem zeitigerem Ende der Restriktionen der Nachtquoten nicht nach.

106. Das Gericht akzeptiert jedoch nicht, dass diese bescheidenen Schritte zur Verbesserung des Nachtlärmklimas geeignet sind, die "erforderlichen Maßnahmen" zum Schutz der Stellung der Antragsteller darzustellen. Im Besonderen das Fehlen ernsthafter Versuche, das Ausmaß oder die Auswirkung der Störung des Schlafmusters der Antragsteller zu bewerten und im Allgemeinen das Fehlen einer vorhergehenden und vollständigen Studie mit dem Ziel, die am wenigsten belastende Lösung im Hinblick auf die Menschenrechte zu finden, machen es nicht möglich, dem zuzustimmen, dass beim Abwägen der Störungen gegenüber dem wirtschaftlichen Interesse des Landes – das in sich selbst nicht quantifiziert worden war – die Regierung mit dem Einsatz des Programms von 1993 den richtigen Ausgleich schuf.

107. Mit Bezug auf die obigen Ausführungen und trotz des Ermessensspielraums, der dem beklagten Staat verbleibt, ist das Gericht der Meinung, dass es der Staat bei der Einführung des Programms von 1993 versäumt hat, einen fairen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Wohlergehen des Vereinigten Königreichs und der effektiven Nutzung des Rechts der Antragsteller auf Respektierung ihres Heims und ihres Privat- und Familienlebens zu schaffen.

Dementsprechend lag eine Verletzung des Artikels 8 vor.

II. BEHAUPTETE VERLETZUNG DES ARTIKELS 13 DER KONVENTION

108. Die Antragsteller behaupteten, die rechtliche Überprüfung wäre im Verhältnis zu ihren Rechten gemäß Artikel 8 der Konvention kein wirkungsvoller Rechtsbehelf und ein Verstoß gegen Artikel 13.

Artikel 13 sieht vor:

"Jeder, dessen Rechte und Freiheiten, wie sie in dieser Konvention dargestellt sind, verletzt werden, muss einen wirkungsvollen Rechtsbehelf vor einer nationalen Behörde haben, ungeachtet der Tatsache, dass die Verletzung von Personen vorgenommen wurde, die in einer amtlichen Funktion handelten".

109. Die Regierung wies die Behauptung der Antragsteller zurück, dass eine Verletzung des Artikels 13 vorgelegen habe.

A. Argumente der Parteien

I. Die Antragsteller

110. Die Antragsteller behaupteten, sie hätten mit Bezug auf den übermäßigen Nachtlärm keine Rechte im Zivilrecht als Folge des gesetzlichen Ausschlusses der Haftung in Paragraph 75 des Civil Aviation Act 1982. Sie legten dar, dass die einem Antrag auf rechtliche Überprüfung innewohnenden Beschränkungen bedeuteten, dies sei kein wirkungsvoller Rechtsbehelf. Sie wiesen besonders auf die Tatsache hin, dass die gemäß Artikel 8 entstehenden Themen nicht in einem Antrag auf rechtliche Überprüfung angesprochen werden könnten, und dass die von der lokalen Behörden vorgebrachten Argumente mit Bezug auf Artikel 8 in den vier Anträge auf rechtliche Überprüfung mit der Begründung zurückgewiesen wurden, sie lägen außerhalb des Bereichs der Befugnis des Gerichts für eine gerichtliche Überprüfung.

II. Die Regierung

111. Die Regierung trug vor, die Antragsteller hätten kein plausibles Klagebegehren im Hinblick auf eine Verletzung des Artikels 8 und dementsprechend ergebe sich keine Frage einer Berechtigung auf einen Rechtsbehelf gemäß Artikel 13. Als Alternative führte sie an, da die Anforderungen des Artikels 13 weniger streng seien als die des Artikels 6 und durch diesen absorbiert würden, und da Artikel 6 anzuwenden gewesen wären, wenn es den Ausschluss der Haftung in Paragraph 76 des Gesetzes von 1982 nicht gäbe, stelle sich keine separate Frage gemäß Artikel 13.

112. Die Regierung behauptete, der Rechtsbehelf einer rechtlichen Überprüfung stand den Antragstellern in jedem Fall zur Verfügung. Sie bezog sich auf den weiten Ermessensspielraum, der den nationalen Behörden bei der Entscheidung zur Einführung des Programms von 1993 zur Verfügung stand. Sie behauptete, die rechtliche Überprüfung wäre ein wirkungsvoller Rechtsbehelf; obwohl die englischen Gerichte nicht die Ansicht der Regierung ersetzen könnten, wo der angemessene Ausgleich zwischen den betroffenen widerstreitenden Interessen läge, hätten die Gerichte die Vollmacht, Programme aufgrund einer Vielzahl von verwal-

tungsrechtlichen Gründen aufzuheben (zum Beispiel Irrationalität, Ungesetzlichkeit oder offenkundige Unvernünftigkeit). Die Gerichte hatten in der Tat von dieser Vollmacht mit Bezug auf das Programm von 1993 Gebrauch gemacht.

Die Regierung behauptete weiterhin, die rechtliche Überprüfung hätte eine Anfechtung auf der Basis eines Versäumnisses, relevantes Material zu berücksichtigen oder der Berücksichtigung von irrelevantem Material zugelassen. Schließlich merkte sie an, der Artikel 8 sei vom Court of Appeal berücksichtigt worden in der Entscheidung gegen den Staatssekretär für das Verkehrswesen, *ex parte* Richmond LBC [1996] 1 Weekly Law Reports, S. 1460, in Abs. 1481E, wo entschieden wurde, der Staatssekretär habe angemessene Gründe und eine ausreichende Rechtfertigung für seine Schlussfolgerung angeführt, dass es im Großen und Ganzen angemessen war, das Risiko einzugehen, bis zu einem gewissen Grad die Fähigkeit der lokalen Anwohner, in der Nacht zu schlafen, einzuschränken und zwar wegen sonstiger gleichwertiger und dem entgegenstehender Überlegungen, bei denen er 1993 gewillt war, ihnen ein größeres Gewicht beizumessen.

B. Die Beurteilung des Gerichts

113. Der Artikel 13 wurde vom Gericht einheitlich so ausgelegt, dass ein Rechtsbehelf in Zivilrecht nur mit Bezug auf Klagen gefordert ist, die im Sinne der Konvention als "plausibel" betrachtet werden können (siehe zum Beispiel das Urteil Boyle und Rice gegen das Vereinigte Königreich vom 27. April 1988, Serie A Nr. 131, Abs. 54). Im vorliegenden Fall gab es ein Urteil einer Verletzung des Artikels 8 und deshalb muss die Klage gemäß Artikel 13 in Betracht gezogen werden.

114. Paragraph 76 des Gesetzes von 1982 verhindert Klagen gegen negative Einwirkungen mit Bezug auf übermäßigen Lärm, der von Flugzeugen in der Nacht verursacht wird. Die Frage, mit der sich das Gericht befassen muss, ist, ob die Antragsteller auf nationaler Ebene einen Rechtsbehelf hatten, um "die Substanz der Konventionsrechte durchzusetzen ... in welcher Form sie auch immer zufällig in der inländischen Rechtsordnung abgesichert sind" (Urteil Vilvarajah und Andere gegen das Vereinigte Königreich vom 30. Oktober 1991, Serie A Nr. 215, Abs. 117 bis 127). Der Umfang der inländischen Überprüfung im Fall Vilvarajah, der die Immigration betraf, war verhältnismäßig weit wegen der Bedeutung, die das nationale Recht dem Gegenstand der physischen Integrität beimisst. Auf dieser Basis wurde eine gerichtliche Überprüfung vorgenommen, um den Anforderungen des Artikels 13 gerecht zu werden. Im Gegensatz dazu kam jedoch das Gericht in seinem Urteil im Fall von Smith und Grady gegen das Vereinigte Königreich vom 27. September 1999 (Abs. 135 bis 139, ECHR 1999-VI [Abschnitt 3]) zu dem Schluss, die gerichtliche Überprüfung sei kein wirkungsvoller Rechtsbehelf und zwar aufgrund der Tatsache, dass die inländischen Gerichte Fragen der Politik so allgemein definieren, dass es für die Antragsteller nicht möglich sei, sich im Hinblick auf die Konvention mit ihren Rechten nach Artikel 8 der Konvention vor inländischen Gerichten durchzusetzen.

115. Das Gericht merkt an, dass die gerichtlichen Überprüfungsverfahren in der Lage waren, festzustellen, dass das Programm von 1993 gesetzwidrig war, da die Lücke zwischen der Politik und der Praxis der Regierung zu groß war (siehe Entscheidung gegen den Staatssekretär für das Verkehrswesen, *ex parte* Richmond LBC (Nr. 2) [1995] Environmental Law Reports ²⁵, S. 390). Es ist jedoch klar, dass der Umfang der Überprüfung durch die inländischen Gerichte durch die klassischen Konzepte des englischen Zivilrechts wie Irrationalität,

²⁵ Berichte über Umweltgesetze

Ungesetzlichkeit oder offenkundige Unvernünftigkeit begrenzt war und keine Überlegungen darüber zuließ, ob die Zunahme der Nachflüge gemäß dem Programm von 1993 eine gerechtfertigte Begrenzung des Rechts auf Respektierung des Privat- und Familienlebens oder der Heimstätten derer darstellte, die in der Nachbarschaft des Flughafens Heathrow leben.

116. Unter diesen Umständen ist das Gericht der Ansicht, dass der Umfang der Überprüfung durch die nationalen Gerichte im vorliegenden Fall nicht ausreichte, um den Artikel 13 zu entsprechen.

Deshalb lag eine Verletzung des Artikels 13 der Konvention vor.

III. ANWENDUNG DES ARTIKELS 41 DER KONVENTION

117. Artikel 41 der Konvention sieht vor:

"Falls das Gericht zu dem Urteil kommt, dass es zu einer Verletzung der Konvention oder ihrer Protokolle gekommen ist, und falls das interne Recht der betreffenden Hohen Vertragspartei nur eine teilweise Wiedergutmachung zulässt, hat das Gericht, falls erforderlich, der verletzten Partei eine angemessene Entschädigung zuzusprechen".

A. Schäden

118. Die Antragsteller brachten vor, dass jeder von ihnen beträchtliche nicht-finanzielle Schäden als Folge des von den Nachtflügen verursachten Lärms und besonders der Zunahme der Nachtflüge seit 1993 erlitten hätte. Sie schlugen vor, eine Entschädigungssumme von 2.000 bis 4.000 Pfund Sterling (GBP) für jeden wäre ein angemessener Ausgangspunkt für eine Entschädigung für nicht-finanzielle Schäden.

119. Die Regierung kommentierte die Vorlagen der Antragsteller nicht.

120. Im Hinblick auf die von den Antragsteller vorgelegten Berichte über die Auswirkung der Zunahme der Nachtflüge seit 1993 traf das Gericht seine Entscheidung auf billige-rechtlicher Basis und spricht jedem Antragsteller den Betrag von GBP 4.000 im Hinblick auf den nicht-finanziellen Schaden zu.

B. Kosten und Spesen

121. Die Antragsteller legten eine Forderung für Kosten und Spesen der Verfahren vor der Kommission und dem Gericht in Höhe von GBP 153.867,56 zuzüglich GBP 24.929,55 Mehrwertsteuer (MwSt) vor. Sie behaupteten, obwohl ihr Antrag fast mit dem von Herrn Glass eingereichten Antrag (die Anlagen dazu wurden für die Zwecke des vorliegenden Antrags einfach vervielfältigt) identisch war, sollten sie die Kosten für die Erstellung des Antrags erstattet bekommen, da ihr Vertreter Herrn Glass auf einer bedingten Basis (kein Prozessgewinn – kein Honorar) vertreten habe und deshalb kein Honorar für die in dessen Interesse geleistete Arbeit bekommen habe. Sie wiesen darauf hin, sie hätten aus ihrer Forderung die Kosten herausgenommen, die allein im Zusammenhang mit dem Antrag von Herrn Glass angefallen waren, und dass sie des Weiteren den Betrag um 25 % gekürzt hätten, um sicherzustellen, dass darin kein Element einer doppelten Eintreibung vorliege.

122. Die Regierung brachte einige Zweifel darüber zum Ausdruck, ob die Antragsteller tatsächlich für die Kosten haftbar wären, da die Beauftragung der Anwälte der Antragsteller nicht klar war. Auf jeden Fall hielt sie die Sätze und die berechnete Zeit für übertrieben und war der Meinung, die Reisespesen seien in einem gewissen Umfang nicht erforderlich gewesen. Sie stellte für die Kosten einen angemessenen Betrag von GBP 56.739,44, einschließlich MwSt, auf. In der Folge fügte sie hinzu, sie habe gehört, dass bis zu GBP 80.000 von einer Pressuregroup zur Finanzierung der Kosten aufgebracht worden seien.

123. Das Gericht erstellte seine Beurteilung auf billigkeitsrechtlicher Basis und sprach den Antragstellern für Kosten und Spesen den globalen Betrag von GBP 70.000, einschließlich MwSt., zu.

C. Verzugszinsen

124. Nach den dem Gericht vorliegenden Informationen betrug der gesetzliche, im Vereinigten Königreich anzuwendende Zinssatz zum Zeitpunkt der Billigung des vorliegenden Urteils 7,5 % per annum.

AUS DIESEN GRÜNDEN ERKENNT DAS GERICHT FÜR RECHT

1. mit fünf gegen zwei Stimmen, dass eine Verletzung des Artikels 8 der Konvention vor-
gelegen hat;
2. mit sechs gegen eine Stimme, dass eine Verletzung des Artikels 13 der Konvention vor-
gelegen hat;
3. mit sechs gegen eine Stimme
 - (a) dass der beklagte Staat den Antragstellern innerhalb von drei Monaten nach dem Datum,
an dem das Urteil gemäß Artikel 44 Abs. 2 der Konvention rechtskräftig wird, die folgenden
Beträge zu zahlen hat:
 - (i) im Hinblick auf den nicht-finanziellen Schaden 4.000 (viertausend) Pfund Sterling an
jeden;
 - (ii) für Kosten und Spesen 70.000 (siebzigtausend) Pfund Sterling, einschließlich möglicher-
weise zu belastender Mehrwertsteuer.
 - (b) dass einfache Zinsen zu einem jährlichen Satz von 7,5 % nach Ablauf der oben erwähn-
ten drei Monate bis zum Ausgleich zu zahlen sind.
4. Das Gericht *weist* einstimmig den Rest der Forderung der Antragsteller auf gerechte Ent-
schädigung *ab*.

Ausgefertigt in Englisch und schriftlich mitgeteilt am 2. Oktober 2001 gemäß Rule 77 Abs. 2
und 3 der Prozessordnung.

S. Dollé J.-P. Costa
Urkundsbeamtin Präsident

In Übereinstimmung mit Artikel 45 Abs. 2 der Konvention und Regel 74 Abs. 2 der Prozessordnung werden die folgenden Stellungnahmen diesem Urteil beigelegt:

- (a) getrennte Stellungnahme von Herrn Costa;
- (b) teilweise abweichende Stellungnahme von Frau Greve;
- (c) abweichende Stellungnahme von Sir Brian Kerr.

J.-P. C.

S.D.

GETRENNTE STELLUNGNAHME VON RICHTER COSTA

(Übersetzung)

Nach reiflicher Überlegung und nicht ohne langes Zögern stimmte ich zugunsten des Urteils, dass eine Verletzung des Artikels 8 der Konvention vorgelegen hat. (Ich kam leichter zu der Schlussfolgerung, dass eine Verletzung des Artikels 13 vorgelegen hat, deshalb werde ich meine Stellungnahme auf Artikel 8 beschränken.)

Dieser Fall, der zu einer öffentlichen Anhörung führte, ist alles andere als leicht. Einerseits gibt es das Prinzip, das vom Gericht bereits im Marckx-Urteil vom 13. Juni 1979 festgestellt wurde, dass der Staat positive Pflichten hat, und dass das Recht auf eine gesunde Umwelt im Konzept des Rechts auf Respektierung des Privat- und Familienlebens enthalten ist (siehe zum Beispiel das Urteil Powell und Rayner gegen das Vereinigte Königreich vom 21. Februar 1990, das im gegenwärtigen Urteil zitiert wird (siehe Abschnitt 95), und dass auch die Lärmstörung betrifft, die den Gemeinden in der Nähe von Heathrow zugefügt werden). Auf der anderen Seite gibt es den Ermessensspielraum, der dem Staat auf diesem Gebiet überlassen werden muss, besonders im Hinblick auf die Wahl der Mittel zur Reduzierung des Fluglärms (siehe das Urteil Powell und Rayner, Abs. 45) und das wirtschaftlich Wohlbefinden des Landes, auf das in Artikel 8 Abs. 2 der Konvention Bezug genommen wird, und der vom allgemeinen Interesse handelt, einem Gebiet, auf dem ich persönlich sehr sensitiv bin. (Ich nehme in diesem Zusammenhang Bezug auf meine abweichende Stellungnahme im Falle von Chassagnou gegen Frankreich: Urteil vom 29. April 1999.)

Deshalb gab es ernsthafte Gründe für die Ansicht, die Ansicht der die Minderheit bildenden Richter, dass die dem Antragsteller aufgrund seiner Nachbarschaft zum Flughafen Heathrow zugefügten Unannehmlichkeiten nicht unverhältnismäßig waren.

Es scheint mir jedoch, dass die Unannehmlichkeiten ganz erheblich und, insgesamt gesehen, übermäßig waren. Wie in den Abschnitten 10 bis 17 des Urteils aufgeführt, lebten die acht Antragsteller sehr nahe an den Start- und Landebahnen und vier von ihnen mussten umziehen. Sie taten dies sicherlich nicht, nur um einer Laune nachzugeben, aber sie und ihre Familien hatten es als sehr schwierig empfunden, den Lärm zu ertragen und besonders auch zu schlafen. Es sollte nicht vergessen werden, dass anders als in den Fällen, die der Anlass zu dem Urteil Powell und Rayner und zu den Entscheidungen der Kommission wie Arrondelle (DR 26, S. 5) oder Baggs (DR 44, S. 13) waren, hier die Nachtfüge das Thema waren, wobei Flugzeuge zwischen 4:00 h und 6:00 morgens landeten und starteten. Jeder, der über einen

längeren Zeitraum unter Lärmstörungen gelitten hat, die zum Beispiel den Schlaf unterbrechen (oder verhindern, dass man wieder einschläft, wenn man erwacht ist), ist sich sehr wohl der Tatsache bewusst, dass die Auswirkungen davon auf die Nerven und das physische und mentale Wohlbefinden außerordentlich unangenehm und sogar schädlich sind. Weiterhin und wiederum den früheren Fällen nicht ähnlich, betreffen die von Frau Hatton und den anderen Antragstellern vorgelegten Anträge den Zeitraum nach 1993, und die Regierung hat eingeräumt, dass die Anzahl der Nachtflüge seit 1993 wesentlich zugenommen hat (siehe zum Beispiel die Entscheidung über die Zulässigkeit vom 16. Mai 2000, S. 13, und das vorliegende Urteil, Abschnitt 98).

Außerdem laufen die hier aufgeworfenen Fragen nicht notwendigerweise auf makroökonomische Überlegungen hinaus, die radikaler Lösungen bedürfen, die dem wirtschaftlichen Wohlergehen des Landes (oder der Fluggesellschaften, der Flughafenbehörden oder aller drei Kategorien auf einmal) schaden würden. Hätte der Staat in Übereinstimmung mit seinen positiven Verpflichtungen nicht weniger drastische Lösungen wie zum Beispiel Beihilfen (vom Staat oder von den geschäftsführenden Stellen von Heathrow) untersuchen können, um die Heimstätten der Antragsteller gegen Lärm zu isolieren? Man kann den Einwand erheben, sie seien nicht die einzigen, unter dem Lärm leidenden Anwohner und dass eine derartige Lösung die Schleusen für vielfältige Forderungen auf Beihilfen oder Schadenersatz geöffnet hätte, worauf die Makroökonomie wieder zum Thema und die individuelle Art der Anträge und Verstöße überlagern würde.

Das ist sicherlich wahr, aber es muss das Eine oder das Andere sein: Entweder wird die Anzahl der potentiellen Opfer der Nachtflüge begrenzt und die "Nutznießer" können sie entschädigen oder die Höhe des Schadenersatzes ist zu beträchtlich, als dass sie für die Nutznießer finanziell realisierbar ist. worauf die Nachtflüge als Ganzes überprüft werden müssen.

Deshalb scheint es mir im Hinblick auf das Fallrecht des Gerichts über das Recht auf eine gesunde Umwelt (siehe zum Beispiel das Urteil Lopez Ostra gegen Spanien vom 9. Dezember 1994 oder das Urteil Guerra gegen Italien vom 19. Februar 1998), das Aufrechterhalten der Nachtflüge in diesem Umfang bedeutet, dass die Antragsteller einen zu hohen Preis für ein wirtschaftliches Wohlbefinden zu zahlen hatten, dessen wirklicher Nutzen außerdem nicht aus den Fakten des Falles hervorgeht. Es sei denn, man ist natürlich der Meinung, das Fallrecht gehe zu weit und schütze das Recht einer Person auf eine gesunde Umwelt zu stark. Ich glaube das nicht. Seit Anfang der '70er-Jahre wurde sich die Welt mehr und mehr der Bedeutung der Umweltthemen und deren Einfluss auf das Leben der Menschen bewusst. Außerdem stand das Fallrecht unseres Gerichts in der Entwicklung entlang dieser Linien nicht allein. So ist zum Beispiel Artikel 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union vom 18. Dezember 2000 dem Schutz der Umwelt gewidmet. Ich würde es bedauerlich finden, falls die von unserem Gericht unternommenen konstruktiven Bemühungen einen Rückschlag erlitten.

Deshalb habe ich mich schließlich in der Hauptsache der Argumentation der Mehrheit meiner Kollegen und vollständig ihrer Schlussfolgerung angeschlossen.

TEILWEISE ABWEICHENDE STELLUNGNAHME VON RICHTERIN GREVE

Im vorliegenden Fall stellte ich keine Verletzung des Artikels 8 fest.

Bei der Bildung dieses Urteils teile ich im Wesentlichen die Ansichten von Sir Brian Kerr, die er in seiner abweichenden Stellungnahme mit Bezug auf Artikel 8 zum Ausdruck

gebracht hat. Anders als Sir Brian bin ich jedoch bereit, die Behauptung der Antragsteller zu akzeptieren, dass der Lärm der Nachtflüge in der Tat wesentlich ihren Schlaf gestört hat.

Ich werde mich im Folgenden darauf beschränken, die hauptsächlichen Punkte auszuarbeiten, bei denen ich in diesem Fall eine andere Ansicht habe als die Mehrheit meiner Kollegen.

Einleitende Anmerkung

Artikel 8 Abs. 1 lautet:

"Jedermann hat das Recht auf Respektierung seines Privat- und Familienlebens, seines Heims und seiner Korrespondenz."

Im Verhältnis zum Begriff "Heim" besteht das Wesen des Schutzes unter dieser Vorschrift daraus, die Unverletzbarkeit des Heims eines Menschen zu sichern, d.h. Privatpersonen gegen willkürliche Störungen im Hinblick auf ihre Heimstätten zu schützen. Da die Konvention ein lebendes Instrument ist, wurde diese Vorschrift allmählich so ausgelegt, dass sie auch Umweltrechte einschloss. Es gibt Grenzen für die Art von Umweltproblemen – Verschmutzung im weitesten Sinn des Wortes –, die die Menschen akzeptieren müssen, ehe diese Probleme zu einer Verletzung des Artikels 8 führen. Diese Umweltrechte haben nichtsdestoweniger einen anderen Charakter als das Kernrecht, dass das Heim nicht ohne einen Durchsuchungsbefehl durchsucht werden darf. Umweltprobleme als Folge der Auswirkung von Planungsentscheidungen zu einer Verantwortlichkeit des Staates gemäß Artikel 8 führen und möglicherweise auch dann, wenn der Staat es unterlässt, sich um ernsthafte Umweltprobleme zu kümmern.

Die Untersuchungen des Staates über Nachtflüge

Abweichend von der Mehrheit finde ich keine größeren Unzulänglichkeiten in den Untersuchungen des Staates über den Nachtfluglärm und dem in diesen Fall seitens der Behörden des Vereinigten Königreichs eingesetzten Entscheidungsprozess. Ich finde ganz im Gegenteil, dass die Verfahren angemessen und ausreichend waren.

Der Ermessensspielraum

Ein Eingriff in das Recht auf Respektierung des eigenen Heims verstößt gegen Artikel 8 der Konvention, es sei denn, sie geschieht "in Übereinstimmung mit dem Gesetz", verfolgt eines oder mehrere Ziele gemäß Absatz 2 und sie ist "in einer demokratischen Gesellschaft erforderlich", um diese Ziele zu erreichen. In vorliegenden Fall handelt es sich hauptsächlich darum, ob die zuletzt genannte Anforderung erfüllt wurde.

Nach meiner Meinung steht das Verständnis des Ermessensspielraums der Mehrheit im Gegensatz zu dem vom Gericht geschaffenen Fallrecht.

Die Norm, auf die sich die Mehrheit verlässt, verlangt von den Staaten "so weit wie möglich die Störung der Rechte [nach Artikel 8] zu minimieren, indem sie alternative Lösungen zu finden suchen und allgemein versuchen, ihre Ziele in der am wenigsten belastenden Weise für die Menschenrechte zu verwirklichen" (Abschnitt 97 des Urteils). Sie steht nach meiner Meinung nicht im Einklang mit dem weiten Ermessensspielraum, den der Europäische Gerichtshof den Vertragsstaaten in anderen Planungsfällen eingeräumt hat.

In dieser Hinsicht sind die allgemeinen Prinzipien im Urteil Buckley gegen das Vereinigte Königreich (25. September 1996, *Reports of Judgements and Decisions 1996-IV*, S. 1291 – 1293, Abs. 74 – 77) festgelegt und lauten:

"Wie es im Fallrecht des Gerichts ausgeführt ist, steht es den nationalen Behörden zu, die anfängliche Beurteilung der Notwendigkeit eines Eingriffs mit Bezug sowohl auf den gesetzlichen Rahmen als auch die besondere Maßnahme der Durchführung vorzunehmen (siehe *unter anderem* und *sinngemäß* das Urteil Leander gegen Schweden vom 26. März 1987, Serie A Nr. 116, S. 25 Abs. 59 und das Urteil Mialhe gegen Frankreich (Nr. 1) vom 25. Februar 1993, Serie A Nr. 256-C, S. 89 Abs. 36). Obwohl damit den nationalen Behörden ein Ermessensspielraum zugestanden wird, unterliegt ihre Entscheidung der Überprüfung durch das Gericht auf Übereinstimmung mit den Anforderungen der Konvention.

Der Umfang dieses Ermessensspielraums ist nicht in jedem Fall identisch, sondern variiert jeweils nach dem Kontext (siehe *unter anderem* und *sinngemäß* das oben aufgeführte Urteil Leander an gleicher Stelle). Die relevanten Faktoren umfassen die Art des Konventionsrechts in der Streitsache, die Bedeutung für die Einzelperson und die Art der betreffenden Aktivitäten.

Das Gericht hatte bereits die Gelegenheit, festzustellen, dass Programme für die Stadt- und Landplanung die Ausübung eines Ermessensurteils beim Umsetzen von politischen Leitlinien bedingen, die im Interesse der Gemeinschaft beschlossen wurden. (im Kontext mit Artikel 6 Abs. 1 siehe das oben zitierte Bryan-Urteil, S. 18 Abs. 47; im Kontext mit Artikel 1 des Protokolls Nr. 1 siehe das Urteil Sporrang und Lönnroth gegen Schweden vom 23. September 1982, Serie A, Nr. 52, S. 26 Abs. 69; das Urteil Erkner und Hofauer gegen Österreich vom 23. April 1987, Serie A Nr. 117, S. 65 – 66 Abs. 74 – 75 und 78; das Urteil Poiss gegen Österreich vom 23. April 1987, Serie A Nr. 117, S. 108 Abs. 64 – 65 und S. 109 Abs. 68; das Urteil Allan Jacobsson gegen Schweden vom 25. Oktober 1989, Serie A Nr. 163, S. 17 Abs. 57 und S. 19 Abs. 63). Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, seine eigene Meinung darüber einzubringen, was die beste Politik im Planungsbereich oder die geeignetste Einzelmaßnahme in Planungsfällen wäre (siehe *sinngemäß* das Urteil Klass und Andere gegen Deutschland vom 6. September 1978, Serie A Nr. 28, S. 23 Abs. 49). Aufgrund ihres unmittelbaren und laufenden Kontakts mit den ausschlaggebenden Kräften ihrer Länder sind die nationalen Behörden im Prinzip in einer besseren Lage als ein internationales Gericht, um lokale Erfordernisse und Bedingungen zu bewerten. Soweit es die Ausübung des Ermessens betrifft, die eine Vielzahl von lokalen Faktoren einbezieht und bei der Wahl der Umsetzung von Planungsrichtlinien inhärent ist, genießen die lokalen Behörden im Prinzip einen weiten Ermessensspielraum."

Diesen Prinzipien folgte kürzlich die Große Kammer des Gerichts in ihren Urteilen vom 18. Januar 2001 in den Fällen Chapman gegen das Vereinigte Königreich (Antrag Nr. 27238/95), Beard gegen das Vereinigte Königreich (Antrag Nr. 24882/94), Coster gegen das Vereinigte Königreich (Antrag Nr. 24876/94), Lee gegen das Vereinigte Königreich (Antrag Nr. 25289/94) und Jane Smith gegen das Vereinigte Königreich (Antrag Nr. 25154/94 und in der Unzulässigkeitsentscheidung vom 25. Mai 200 durch das Gericht (Vierte Sektion) im Fall *Noack und Andere gegen Deutschland* (Antrag Nr. 46346/99). Der letzte Fall ist von besonderem Interesse, da er nicht weniger als die Umsiedlung eines ganzen Dorfes – Mitglieder der sorbischen Minderheit eingeschlossen – betrifft. Das Gericht (Vierte Sektion) beschreibt den Hintergrund des Falles wie folgt:

"Der Fall betrifft die Umsiedlung – Durchführung geplant für Ende 2002 – der Einwohner von Horno, einem Dorf im Land Brandenburg fünfzehn Kilometer nördlich der Stadt Cottbus nahe der polnischen Grenze. Horno hat 350 Einwohner, rund ein Drittel davon gehören zur sorbischen Minderheit slawischen Ursprungs. Die ersten zwölf Antragsteller sagen, sie seien Mitglieder der sorbischen Minderheit. [Die sonstigen Antragsteller waren die Domowina, eine Vereinigung zum Schutz sorbischer Interessen und die protestantische Gemeinde von Horno.] Im Land Brandenburg leben rund 20.000 Sorben. Sie haben ihre eigene Sprache und Kultur. Sie haben ihr eigenes sorbisches Brauchtum, das von Gruppen

aufrechterhalten wird, die sorbische Lieder aufführen oder traditionelle Trachten tragen oder von Schauspielgruppen, Literaturzirkeln und Zeichnungsklassen. Die Mehrheit der Sorben sind Protestanten.

Die Einwohner von Horno sollen wegen der Erweiterung des Braunkohlabbaus in diesem Gebiet in eine Stadt in einer Entfernung von rund 20 Kilometern umgesiedelt werden, da der Braunkohletagebau Jänschwalde nur wenige Kilometer von Horno entfernt ist."

Das Gericht (Vierte Sektion) beschloss, dass der angefochtene Eingriff, obgleich ohne Zweifel schmerzhaft für die Einwohner von Horno, nicht unangemessen für das angestrebte legitime Ziel (wirtschaftliches Wohlergehen) sei und zwar angesichts des Ermessensspielraums, der den Staaten auf diesem Gebiet zugestanden wird.

Die Gründe für den breiten Ermessensspielraum in Fällen der Planung und Umwelt sind nach meiner Meinung heute nicht weniger gültig. In der modernen Gesellschaft sind Umweltprobleme nicht diskret und betreffen nur diejenigen, die sich wegen ihrer Nähe zur Quelle des entsprechenden Problems auf Artikel 8 berufen können. Eine der Funktionen der Planung ist es, die Menschen im möglichen Umfang gegen die negative Auswirkung der Umwelt zu schützen, zum Beispiel *wie in diesem Fall* die Verkehrsinfrastruktur. Eine weitere Funktion ist es, sicherzustellen, dass keine Gruppe von Menschen unverhältnismäßig durch das betroffen wird, was zur Befriedigung der Bedürfnisse der modernen urbanen Gesellschaft als erforderlich angesehen wird. Der Umfang und die Komplexität der tatsächlichen Informationen, die zum Schaffen eines fairen Ausgleichs in dieser Beziehung benötigt werden, sind meistens von der Art, dass sich der Europäische Gerichtshof im Vergleich zu den nationalen Behörden einem ausgesprochenen Nachteil ausgesetzt sieht, wenn es darum geht, das erforderliche Niveau an Verständnis für die geeignete Entscheidungsfindung zu erwerben. Außerdem repräsentieren die Umweltrechte eine neue Generation von Menschenrechten. Die Art, wie der Ausgleich geschaffen wird, betrifft deshalb nicht nur die Rechte derer, die nahe genug an der Quelle des Umweltproblems sind, um sich auf Artikel 8 zu berufen, sondern auch die Rechte aller Mitglieder der breiteren, von diesem Problem betroffenen Öffentlichkeit und von denen man annehmen muss, dass sie einen Anteil an der Ausgleichsübung haben.

Außerdem spricht das allgemeine Prinzip der Beurteilung von Fakten zugunsten eines breiten Ermessensspielraums in diesen Fällen.

Das allgemeine Prinzip mit Bezug auf die Beurteilung von Fakten

Es liegt normalerweise nicht im Tätigkeitsbereich des Gerichts, seine eigene Beurteilung der Fakten gegen die der inländischen Gerichte auszutauschen und als allgemeine Regel gilt, dass es diesen Gerichten zusteht, die Beweise vorher zu beurteilen (siehe *unter anderem* das Urteil Klaas gegen Deutschland vom 22. September 1993, Serie A Nr. 269, S. 17 Abs. 29).

Die oben aufgeführten Argumente zugunsten eines breiten Ermessensspielraums haben auch zur Folge, dass es dem Gericht widerstreben sollte, seine eigene Beurteilung der Fakten in diese Fälle einzubringen, es sei denn, es gäbe relativ klare und untermauerte Anzeichen, dass sich die nationalen Behörden in ihren Fakten irren. Nach meiner Meinung gibt es im vorliegenden Fall keine derartigen Anzeichen, die das Gericht zu einem kompetenteren Faktenermittler als die nationalen Behörden machen würde. Ich bin der Meinung, die Mehrheit bewegt sich über das hinaus, was mir in dieser Hinsicht als ratsam erscheint.

ABWEICHENDE STELLUNGNAHME VON SIR BRIAN KERR

Ich bedauere, dass ich nicht in der Lage bin, mich meinen Richterkollegen in ihrer Schlussfolgerung anzuschließen, dass es in diesem Fall zu Verletzungen der Artikel 8 und 13 der Konvention gekommen ist.

Artikel 8

Artikel 8 verbietet den ungerechtfertigten Eingriff des Staates in das "Recht einer Person auf Respektierung des Privat ... – lebens [und] ihres Heims". Die Möglichkeit des ungestörten Schlafs ist ein wichtiger Aspekt des Privatlebens des Einzelnen. Der Flug von Flugzeugen bei Nacht kann den Schlaf derer stören, die innerhalb seines Flugwegs leben. Es ist jedoch kaum erforderlich, zu sagen, dass durch die Genehmigung von Nachtflügen (selbst derer, die zu Schlafstörungen führen) der Staat nicht automatisch schuldig wird an einer ungerechtfertigten Störung mit Bezug auf die Respektierung des Privatlebens und des Heimes. Ehe man zu dieser Schlussfolgerung kommen kann, bedarf es einer eingehenden Prüfung (i) Art der unterstellten Störung, (ii) der Untersuchung der Auswirkungen des Nachfluglärms seitens des Staats und (iii) der Beurteilung der Konsequenzen der Begrenzung der Nachtflüge seitens des Staats.

Die Art desr Eingriffs

Die Behauptung der Antragsteller, ihr Schlaf sei gestört worden, wurden keiner kritischen Anfechtung unterzogen. Deshalb kann der von ihnen in den bei Gericht vorgelegten Dokumenten gegebene Bericht nicht ohne Vorbehalte akzeptiert werden. Noch kann man von der Annahme ausgehen, dass diese Berichte notwendigerweise repräsentativ sind für die allgemeinen Erfahrungen derer sind, die im gleichen Gebiet wie die Antragsteller leben. Bei der Beurteilung, ob sich der Staat bei der Respektierung des Privatlebens und der Heimstätte der Antragsteller eines Fehlers schuldig gemacht hat, muss man berücksichtigen, dass der Umfang der behaupteten Störung nicht in einem signifikanten Umfang festgestellt wurde.

Man kann in Betracht ziehen, dass es nicht einfach ist, zu beweisen, dass der Schlaf gestört wurde. Diese Schwierigkeit allein rechtfertigt nicht das Gewicht, das von der Kammer einem unterstellten Fehlen einer wissenschaftlichen Studie des Problems beigemessen wurde. Es kann keinen Ersatz für eine Diskussion der Fakten des spezifischen Falls vor Gericht geben. Dies ist schließlich ein Antrag gemäß Artikel 34 der Konvention und nicht gemäß Artikel 33.

Es ist relevant, dass keiner der Antragsteller daran gehindert wurde, aus dem Gebiet wegzuziehen. Niemand behauptet, sein/ihr Haus sei unverkäuflich geworden, oder dass sie Werte in einem Umfang verloren hätten, der gleichwertige Immobilien woanders unerschwinglich gemacht hätte. Dieser Punkt nimmt den Antragstellern natürlich nicht den Status, den sie benötigen, um zu behaupten, sie seien Opfer einer Verletzung der Konvention im Sinne des Artikels 34, aber er ist im hohen Maße wesentlich bei der Entscheidung, ob insgesamt gesehen die Politik der Regierung so weitreichend und unvereinbar war, dass sie sich als unvereinbar mit Artikel 8 der Konvention erwies. Es ist gut bekannt, dass der Druck auf die Immobilienpreise um London herum so groß ist, dass sie nicht ernsthaft durch Fluglärm beeinträchtigt werden. Unter diesen Umständen haben diejenigen, die Schlafstörungen aus den Nachtflügen geltend machen, eine echte Wahl, ob sie bleiben oder woanders hinziehen wollen.

Das moderne Leben wird von Unannehmlichkeiten heimgesucht. Es ist eine unvermeidbare Begebenheit in unserer sich ändernden Welt, dass sich die Pläne für die Flächennutzung ändern, und dass diese Änderungen eine Auswirkung auf das Leben von Individuen haben. Von Zeit zu Zeit werden Autobahnen ausgebaut, Straßenführungen geändert oder öffentliche Gebäude werden in der Nähe privater Immobilien errichtet. Die von diesen Entwicklungen Betroffenen opponieren natürlich mit größter Wahrscheinlichkeit dagegen. So ist das bei den Nachtflügen. Aber allein die Tatsache, dass das Privatleben durch solche Entwicklungen beeinträchtigt wird, reicht nicht aus, um den Schutz des Artikels 8 auf sich zu ziehen. Es muss gezeigt werden, dass bei dem Versuch, die Rechte des Einzelnen und die Erfordernisse und Interessen des Staates auszugleichen, der Staat den in dieser Vorschrift bewahrten Rechten nicht den erforderlichen Respekt gewährt hat. Bei der Behandlung dieser Frage kann die Möglichkeit, dass man sich von der Quelle dieser Unannehmlichkeit entfernt, nicht ignoriert werden.

Nach Berücksichtigung aller vorliegenden Beweise kam ich zu dem Schluss, es sei nicht festgestellt worden, dass eine wesentliche Einmischung in das Privatleben der Antragsteller vorliegt.

Die Untersuchung des Staats über den Nachtfluglärm

Die Mehrheit kam zu dem Schluss, der Staat habe keine ausreichende Untersuchung über die Auswirkungen des Nachtflugs auf den Schlaf der davon Betroffenen durchgeführt (Abschnitt 106). Seit der Einführung des Programms von 1993 hat die Regierung unter anderem jedoch die folgenden Schritte durchgeführt: (i) Befragungen über die revidierten Vorschläge im Oktober und November 1993; (ii) sie gab im Mai 1994 eine Studie durch ANMAC in Auftrag; (iii) sie gab im März 1995 ein Beratungspapier heraus sowie eine Ergänzung im Juni 1995; (iv) sie führte einen Versuch von geänderten Verfahren für Landungen am frühen Morgen in die Wege und veröffentlichte die Ergebnisse im November 1998; (v) sie gab eine vom National Physical Laboratory durchzuführende Studie im Dezember 1997 in Auftrag; (vi) sie befasste sich mit einem zweistufigen Beratungsverfahren in Jahr 1998 und veröffentlichte die zweite Stufe im November dieses Jahres; (vii) als Ergebnis dieses Beratungsverfahrens führte sie im Jahr 1999 ein neues Programm ein und (viii) veröffentlichte im März 2000 einen Bericht, der eine Anzahl von Themen für weitere potentielle Forschung benannte.

Ich kann mich nicht der Ansicht anschließen, dass die Regierung auf diesem Gebiet unvertretbar inaktiv gewesen ist. Im Gegenteil, der Umfang der Forschung, die über das Problem des Nachtlärms durchgeführt wurde, war nach meiner Meinung erheblich. Außerdem, wie das Urteil (Abschnitt 64) aufführt, wird zusätzlich zu den Begrenzungen der Nachtflüge eine Reihe von Lärminderungs- und -beseitigungsmaßnahmen am Flughafen Heathrow durchgeführt. Das DETR und die Geschäftsleitung des Flughafens Heathrow führen eine kontinuierliche und detaillierte Überwachung der Restriktionen der Nachtflüge durch. Diese Maßnahmen weisen auf eine Besorgnis hin, dass das Recht auf ein Privatleben nicht übermäßig durch das Versäumnis gestört werden sollte, diesem Recht den erforderlichen Respekt zu erweisen.

Die Folgen der Einschränkungen der Nachtflüge

Die Mehrheit kam zu der Schlussfolgerung, dass der "reine Bezug auf das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes nicht ausreicht, die Rechte Anderer aufzuwiegen". Ich stimme

dem zu. Im vorliegenden Fall ist es jedoch sicherlich eine falsche Vorstellung, den im Namen des Vereinigten Königreichs durchgeführten Fall als einen "reinen Bezug" auf das wirtschaftliche Wohlergehen zu charakterisieren. Wie das Urteil einräumte (Abschnitt 90), stellte die Regierung des Vereinigten Königreichs Informationen hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung der Nachtflüge in Heathrow zur Verfügung. Die Antragsteller haben die Genauigkeit und die Stichhaltigkeit dieser Informationen angefochten. Sie behaupten insbesondere, der Bericht von Oxford Economic Forecasting berücksichtige nicht getrennt die wirtschaftliche Bedeutung der Nachtflüge. Ich bin jedoch nicht davon überzeugt, dass es möglich ist, den Nachtflugfaktor so wie von den Antragstellern empfohlen auszusondern und ich glaube nicht, dass man gezeigt hat, die wirtschaftlichen Auswirkungen der Begrenzung der Nachtflüge seien nichts anderes als erheblich.

Die Bedeutung der Flugzeugindustrie als Ganzes für die nationale Wirtschaft und besonders für den Flughafen Heathrow ist offenkundig. Was die spezifische Rolle der Nachtflüge betrifft, so finden rund 3 % der Flugbewegungen zwischen 23:30 h und 6:30 h statt. Bei den Flügen zwischen 6:00 h und 6:30 h handelt es sich fast ausschließlich um Anflüge aus dem Langstreckenbereich. British Airways teilten dem Gericht mit, dass dieser Marktsektor für sie aus einer Anzahl von Gründen besonders wichtig sei – Präferenz der Kunden, die Notwendigkeit, die Flugzeuge so intensiv wie möglich zu nutzen und das Fehlen von Start- und Landebahnkapazitäten zu anderen Tageszeiten – und es gibt jeden Grund für die Annahme, warum dies auch auf andere Fluglinien zutrifft. Es steht nach meiner Meinung außerhalb jeder plausiblen Frage, dass die Nachtflüge ein Teil des nationalen wirtschaftlichen Interesses sind. Das Übergewicht der dem Gericht zur Verfügung stehenden Beweise begünstigt stark die Schlussfolgerung, dass es eine beträchtliche nachteilige Wirkung auf die Wirtschaft hätte, falls die Nachtflüge begrenzt würden.

Den Ausgleich schaffen

Als die Mehrheit zu der Schlussfolgerung kam, das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes wiege die Rechte der Antragsteller nicht auf, bezog sie sich auf den Fall von Lopez Ostra, in dem das Gericht die Verantwortung des Staats für die von einer Müllaufbereitungsanlage verursachten Belästigungen feststellte. Es wurde darauf hingewiesen, dass ungeachtet des unzweifelhaften wirtschaftlichen Anteils an der Volkswirtschaft der im Fall Lopez Ostra betroffenen Gerbereien das Gericht in beträchtlichen Einzelheiten darauf achtete, "ob die nationalen Behörden die Maßnahmen ergriffen, die erforderlich waren, um das Recht der Antragstellerin auf Respektierung ihres Heims und ihres Privat- und Familienlebens zu schützen ... " Ich würde wiederum voller Respekt zustimmen, dass dies eine völlig angebrachte Einstellung ist. Aber die Tatsache, dass das Interesse des betroffenen Unternehmens an der Volkswirtschaft nicht die Verpflichtung des Staates aufwog, für die Rechte der Antragstellerin gemäß Artikel 8 im Fall Lopez Ostra Respekt aufzubringen, verringert nicht die potentielle Bedeutung dieses Faktor in anderen Fällen, wenn man bei Vorliegen einer Beeinträchtigung des Rechts auf Respektierung des Privatlebens und des Heims in Betracht zieht, dass diese Beeinträchtigung ungerechtfertigt genannt werden kann. Jeder Fall muss nach dem individuellen Für und Wider berücksichtigt werden. In einigen Fällen kann das wirtschaftliche Argument eine Schlüsselstellung einnehmen, wenn die Beeinträchtigung nicht erheblich ist; in anderen kann es schwach sein, besonders wo die Beeinträchtigung beträchtlich ist. Der Fall Lopez Ostra behauptet nicht von sich, ein allgemeines Prinzip festzulegen, dass das Interesse an der Volkswirtschaft ein Faktor ist, den man ignorieren kann, oder dass er immer der Notwendigkeit des Rechts auf Respektierung des privaten und des Heimlebens nachgeben müsse, besonders dann, wenn der Eingriff in diese Rechte marginal oder illusorisch ist.

Außerdem würde ich auf eine Anzahl bedeutender Unterschiede zwischen jenem Fall und dem vorliegenden hinweisen. Bei Lopez Ostra akzeptierten die inländischen Gerichte, es sei festgestellt worden, dass der Betrieb der Müllaufbereitungsanlage zu Belästigungen führte, die "die Lebensqualität derer, die in der Nähe der Anlage lebten, beeinträchtigte" (S. 54, Abs. 50). Im vorliegenden Fall waren die Antragsteller in dem einzigen Gerichtsverfahren vor inländischen Gerichten nicht Prozessparteien. Kein inländisches Gericht hat deshalb die tatsächliche Auswirkung der beklagten Nachtflüge auf ihr Leben beurteilt. Außerdem betrafen derartige Verfahren, die durchgeführt wurden, eher die verfahrensrechtlichen Aspekte des Prozesses der Umsetzung politischer Leitlinien als die Beurteilung der tatsächlichen Belästigung.

Im Gegensatz dazu hatte die in Frage stehende Müllaufbereitungsanlage im Fall Lopez Ostra erst kürzlich ihren Betrieb aufgenommen (sie wurde 1988 gebaut), war insoweit offenkundig illegal, als sie ohne die erforderlichen Genehmigungen arbeitete (S. 43, Abs. 8), und die Behörden (bei der Umquartierung der Anwohner, S. 53, Abs. 53) und die Gerichte (S. 44, Abs. 11) akzeptierten, dass der Betrieb eine tatsächliche Belästigung verursachte. Im vorliegenden Fall war Heathrow schon lange ein großer internationaler Flughafen, bevor die Antragsteller ihren Wohnsitz an die Adresse verlegten, wo sie lebten, als der Antrag eingereicht wurde, keiner der Nachtflüge wurde als illegal festgestellt und die Behörden haben nie Maßnahmen nur in Verbindung mit den Antragstellern durchgeführt.

Die Mehrheitsentscheidung geht nicht auf diese Fragen ein. Sie verlässt sich vielmehr auf etwas, was wie ein völlig neuer Test für die Anwendung des Artikels 8 erscheint, wenn sie erklärt, es werde von den Staaten verlangt "soweit wie möglich den Eingriff in die [Artikel 8] Rechte zu minimieren, indem sie alternative Lösungen zu finden suchen und allgemein versuchen, ihre Ziele in der am wenigsten belastenden Weise für die Menschenrechte zu verwirklichen (Abschnitt 97)." Ich bin mir keines anderen Konventionsfalls bewusst, in dem ein derartiger Test angewandt wurde. Es ist in der Tat schwierig, zu sehen, wie dies mit dem Prinzip vereinbart werden kann, dass die Staaten einen Ermessensspielraum haben sollten bei der Ausarbeitung von Maßnahmen zum Schaffen des ordnungsgemäßen Ausgleichs zwischen dem Respekt für die Rechte des Artikels 8 und den Interessen der Gemeinschaft als Ganzes. Dieser Ermessensspielraum wurde im Fall Lopez Ostra ausdrücklich bestätigt (S. 54, Abs. 51; S. 56, Abs. 58). Der von der Mehrheit formulierte Test verweigert den Staaten jedes Ermessen darüber, wie sie ihre sozioökologischen Fragen angehen wollen und verlangt stattdessen, dass alle Entscheidungen über Vorgehensweisen von einer strengen Regel des "minimalen Eingriffs in die Grundrechte" diktiert werden sollten. Eine derartige Regelung kann Teil eines inländischen Gesetzes sein und ist im Fallrecht des Europäischen Gerichtshofs nicht fehl am Platz. Dieses Fallrecht ist selbst ein wesentlicher Bestandteil der inländischen Gesetze der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Es scheint mir jedoch im Gegensatz zu stehen zur wesentlichen Ergänzung des Konventionssystems²⁶ und kann deshalb nicht für diesen Fall geeignet sein.

Blickt man auf den Ausgleich, der zwischen den widerstrebenden Interessen geschaffen wurde (die Fälle werden in Abschnitt 96 des Urteils zitiert), so darf man in einem Falle offensichtlich die gesamten Faktoren nicht vergessen. Die Kammer stellt der Zunahme der erlaubten Lärmpegel aus dem Jahr 1993 die folgenden Faktoren gegenüber: das Fehlen wissenschaftlicher und/oder unabhängiger Informationen über das wirtschaftliche Interesse an Nachtflügen (Abschnitte 100 – 102); ein begrenztes Maß an Forschung mit Bezug auf die

²⁶ Siehe zum Beispiel das Urteil Handyside gegen das Vereinigte Königreich vom 7. Dezember 1976, Serie A Nr. 24, % 48 und Z. und Andere gegen das Vereinigte Königreich vom [GC] Nr. 29392/95 Abs. 103, ECHR 2001.

Störung und Verhinderung von Schlaf (Abschnitt 103) und der spezifischen Aktion, die zur Minderung des Lärms unternommen wurde (Abschnitt 105). Verlangt man, wie dies die Kammer tatsächlich tut, eine spezifische Erforschung des Umfangs offensichtlicher Zustände, so erscheint mir das so, als ob man der Regierung eine sehr erhebliche und retroaktive Last aufbürde.

Ein weiterer Punkt, der beim Schaffen des Ausgleichs zwischen den verschiedenen Interessen zu berücksichtigen ist, ist die Tatsache, dass die Antragsteller nicht eine spezifische Entscheidung anfechten, die Auswirkungen auf sie hatte, sondern eine makroökonomische Politik. Es steht dem Gericht frei, die Auswirkungen allgemeiner politischer Leitlinien oder Gesetze auf Einzelpersonen zu berücksichtigen, aber es muss sich der Tatsache bewusst sein, dass eine Beurteilung einer allgemeinen politischen Leitlinie auf der Grundlage eines spezifischen Falls eine Übung ist, die mit Schwierigkeiten beladen ist.

Artikel 8 Abs. 2 schließt in die Liste der Berechtigungen für einen Eingriff in Artikel 8 Abs. 1 die "Rechte Anderer" ein. Im einem Fall, der Nachtflüge betrifft, sind die Rechte und Freiheiten der Luftfahrtunternehmen und der Passagiere in die Gleichung einzubeziehen. Es ist schwierig, sich vorzustellen, wie das die Regierung in einer sinnvollen Weise tun kann, wenn sie verpflichtet ist, "soweit wie möglich den Eingriff in die [Artikel 8] Rechte zu minimieren, indem sie alternative Lösungen zu finden sucht und allgemein versucht, ihre Ziele in der am wenigsten belastenden Weise für die Menschenrechte zu verwirklichen."

Bei der Durchführung der Ausgleichsübung gemäß Artikel 8 in diesem Fall sollte man auch die Folgen eines Urteils berücksichtigen, dass hier eine Verletzung vorlag. Allein die Tatsache, dass ein Urteil über eine Verletzung in einem Einzelfall zu einer hohen Anzahl von Anträgen führen kann, ist kein Grund dafür, sich diesem Urteil zu entziehen. Falls in einem Einzelfall die Normen der Konvention nicht erfüllt werden, so fällt es dem Gericht zu, dies zu sagen, unabhängig davon, wie viele Andere sich in der gleichen Lage befinden. Wenn sich jedoch wie hier ein erheblicher Teil der Bevölkerung in Süd-London in einer ähnlichen Lage wie die Antragsteller befindet, muss das Gericht berücksichtigen, ob Straßburg der richtige Ort für eine Diskussion dieser besonderen Politik ist, oder ob das Thema nicht der inländischen politischen Sphäre überlassen werden sollte.

Aus den obigen Ausführungen wird es ersichtlich, dass ich der Meinung bin, so viele Faktoren sprächen gegen die Antragsteller und so wenige zu ihren Gunsten, dass ich mich nicht einer Schlussfolgerung anschließen kann, der von Artikel 8 geforderte Ausgleich sei in diesem Fall nicht geschaffen worden.

Artikel 13

Ich bin zu dem Schluss gekommen, es lag keine Verletzung gemäß Artikel 8 vor. Wie die Mehrheit dargelegt hat, wurde Artikel 13 vom Gericht einheitlich so ausgelegt, dass er einen Rechtsbehelf im inländischen Recht nur mit Bezug auf Beschwerden verlange, die im Sinne der Konvention als "plausibel" angesehen werden können. Ich bin der Ansicht, dass die Klagen nach Artikel 8 müssen so klar zugunsten der Regierung entschieden werden, dass sie nicht als "plausibel" angesehen werden können. Deshalb muss ich ebenfalls zu dem Schluss kommen, dass keine Verletzung des Artikels 13 vorlag.

Wäre ich zu dem Schluss gekommen, die Klage nach Artikel 8 sei plausibel, so hätte ich immer noch Zweifel daran gehabt, ob eine Verletzung des Artikels 13 vorlag. Die englischen

Gerichte anerkennen, dass die Intensität einer Überprüfung in einem Fall des öffentlichen Rechts vom Streitgegenstand abhängt (Entscheidung (Mahmood) gegen den Staatssekretär im Innenministerium [2001] 1 WLR 840 auf Seite 847, genehmigt von Lord Steyn in der Entscheidung gegen den Staatssekretär im Innenministerium *ex parte* Daly [2001] 3 All ER 433 auf Seite 477). Zwar fand diese Kammer in ihrem Urteil Smith und Grady, dass die gerichtliche Überprüfung nicht den Anforderungen des Artikels 13 genüge, dass der Fall Angelegenheiten einer streng persönlichen Natur für die Antragsteller beinhalte, was ihn eindeutig in den Rahmen des Artikels 8 stellt, und dass nationale Sicherheitsüberlegungen den Umfang der Überprüfung reduzierten. Der vorliegende Fall unterscheidet sich dadurch, dass der Eingriff in die Rechte der Antragsteller auf Respektierung ihrer Rechte nach Artikel 8 schwer zu definieren ist, wie ich oben aufgeführt habe. Unter diesen Umständen betrachte ich die Möglichkeit einer gerichtlichen Überprüfung der Politik des Ministers über die Anfechtung der Angemessenheit, Gesetzlichkeit und der Arbitrarität der Politik als genau die Art von Rechtsbehelf, die Artikel 13 sich für Fälle vorstellt, die nicht eine spezifische Entscheidung oder eine Entscheidung betreffen, die eine unmittelbare Auswirkung auf ein Einzelperson haben, sondern als eine Anfechtung der allgemeinen Politik im Hinblick auf Nachtflüge.

