

Geschäftsverzeichnismrn. 2302 und 2305
Urteil Nr. 50/2003 vom 30. April 2003

URTEIL

In Sachen: Klagen auf völlige oder teilweise Nichtigerklärung des Dekrets der Wallonischen Region vom 8. Juni 2001 zur Abänderung des Dekrets vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, erhoben von Y. Van Caekenberghe und anderen und von der VoG Net Sky und anderen.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Melchior und A. Arts, und den Richtern L. François, P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman und E. Derycke, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Melchior,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der Klagen*

Mit Klageschriften, die dem Hof mit am 14. und 17. Dezember 2001 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen zugesandt wurden und am 17. und 18. Dezember 2001 in der Kanzlei eingegangen sind, erhoben Y. Van Caekenberghe, wohnhaft in 4340 Awans, rue de la Station 61, P. Collee, wohnhaft in 4432 Alleur, avenue Roi Baudouin 14, A. Delvaux, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue Georges Bérotte 87, R. Delloye, wohnhaft in 4400 Awirs, Bois des Moines 102, J. Dechene, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Château d'Eau 20, und J.-P. Olivier, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Château d'Eau 22, einerseits und die VoG Net Sky, mit Vereinigungssitz in 4340 Awans, rue du Domaine de Waroux 27, L. Beckers, wohnhaft in 4460 Grâce-Hollogne, rue En Bois 68, R. Arrigo, wohnhaft in 4460 Grâce-Hollogne, rue En Bois 66, L. Giltay, wohnhaft in 4400 Flémalle, rue des Awirs 283, A. Lejeune, wohnhaft in 4450 Lantin, rue J. Martin 12, A. Bourgeois, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Centre 34, Hr. Oly, wohnhaft in 4400 Flémalle, rue de la Reine 48/6, und die Goupil Immo AG, mit Gesellschaftssitz in 4431 Loncin, rue des Héros 50, andererseits Klage auf völlige oder teilweise Nichtigerklärung des Dekrets der Wallonischen Region vom 8. Juni 2001 zur Abänderung des Dekrets vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 16. Juni 2001).

II. *Verfahren*

Durch Anordnungen vom 17. und 18. Dezember 2001 hat der amtierende Vorsitzende gemäß den Artikeln 58 und 59 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof die Richter der jeweiligen Besetzungen bestimmt.

Die referierenden Richter haben Artikel 71 bzw. 72 des organisierenden Gesetzes in den jeweiligen Rechtssachen nicht für anwendbar erachtet.

Durch Anordnung vom 16. Januar 2002 hat der Hof die Rechtssachen verbunden.

Durch Anordnung vom selben Tag hat der Vorsitzende M. Melchior die Rechtssachen dem vollzählig tagenden Hof vorgelegt.

Die Klagen wurden gemäß Artikel 76 des organisierenden Gesetzes mit am 7. März 2002 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Die durch Artikel 74 des organisierenden Gesetzes vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgte im *Belgischen Staatsblatt* vom 30. März 2002.

Die Wallonische Regierung, rue Mazy 25-27, 5100 Namur, hat in den jeweiligen Rechtssachen mit am 22. April 2002 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen einen Schriftsatz eingereicht.

Diese Schriftsätze wurden gemäß Artikel 89 des organisierenden Gesetzes mit am 14. Mai 2002 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Erwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von

- den klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 2302, mit am 12. Juni 2002 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- den klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 2305, mit am 14. Juni 2002 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Die Wallonische Regierung hat in den jeweiligen Rechtssachen mit am 14. August 2002 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen einen Erwiderungsschriftsatz eingereicht.

Durch Anordnungen vom 30. Mai 2002 und vom 28. November 2002 hat der Hof die für die Urteilsfällung vorgesehene Frist bis zum 14. Dezember 2002 bzw. 14. Juni 2003 verlängert.

Durch Anordnung vom 22. Oktober 2002 hat der Hof die Rechtssachen für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 13. November 2002 anberaumt.

Diese Anordnung wurde den Parteien und deren Rechtsanwälten mit am 24. Oktober 2002 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 13. November 2002

- erschienen

. Me X. Close *loco* RA L. Misson, in Lüttich zugelassen, für die klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 2302,

. RA L. Cambier und RA R. Born, in Brüssel zugelassen, für die klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 2305,

. RA P. Ommeslaghe, beim Kassationshof zugelassen, RA F. Haumont, RA A. Tossens und RÄin F. Alen, in Brüssel zugelassen, und RÄin F. Guerenne, in Nivelles zugelassen, für die Wallonische Regierung,

- haben die referierenden Richter J.-P. Snappe und A. Alen Bericht erstattet,

- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,

- wurden die Rechtssachen zur Beratung gestellt.

Das Verfahren wurde gemäß den Artikeln 62 ff. des organisierenden Gesetzes, die sich auf den Sprachengebrauch vor dem Hof beziehen, geführt.

III. *In rechtlicher Beziehung*

- A -

In bezug auf die Zulässigkeit

Rechtssache Nr. 2302

A.1. Die klagenden Parteien seien allesamt Anwohner des Lütticher Flughafens und betroffen von der nächtlichen Belästigung durch den Flughafen, der Gegenstand des angefochtenen Dekrets sei.

Rechtssache Nr. 2305

A.2.1. Die erste klagende Partei, die VoG Net Sky, verfolge den Zweck, « die harmonische Einfügung der Wirtschaftstätigkeiten des Lütticher Flughafens zu fördern, indem die Bevölkerung des Lütticher Raumes vor den direkt oder indirekt mit allen Formen des Betriebs des Lütticher Flughafens verbundenen Belastungen geschützt wird ».

Die sieben anderen klagenden Parteien, sechs natürliche Personen und eine juristische Person, seien allesamt Anwohner des Flughafens und von den Nacht- oder Tagestätigkeiten des Lütticher Flughafens betroffen.

A.2.2. Die Wallonische Regierung stellt einerseits das Interesse der ersten klagenden Partei an der Klageerhebung in Abrede, denn diese habe kein Interesse daran, eine Klageschrift einzureichen, die « den Schutz der Umwelt und der Lebensqualität » bezwecke. Das kollektive Interesse, auf das eine Vereinigung sich berufen können müsse, um vor dem Hof aufzutreten, liege im vorliegenden Fall nämlich nicht vor. Dieses kollektive Interesse sei offensichtlich auf die Summe der individuellen Interessen ihrer Mitglieder begrenzt, die allesamt Anwohner des Flughafens Lüttich-Bierset seien.

Andererseits sei nicht erkennbar, inwiefern die angefochtene Handlung tatsächlich den Vereinigungszweck der ersten klagenden Partei beeinträchtigen könnte, der nach Darlegung der klagenden Partei selbst konkret in der Organisation von Kolloquien über die Bekämpfung von Lärm und Lärmbelästigung Ausdruck finde.

A.2.3. In ihrem Erwidierungsschriftsatz vertritt die erste klagende Partei den Standpunkt, daß die Wallonische Regierung einerseits zu Unrecht behaupte, ihr Vereinigungszweck könne durch das angefochtene Dekret nicht beeinträchtigt werden; die angefochtenen Bestimmungen stellten tatsächlich gesetzliche Bestimmungen dar, die sich auf die Umwelt und die Lebensqualität auswirken könnten, wobei die klagende Partei den Zweck verfolge, diese zu schützen.

Andererseits decke sich das kollektive Interesse der ersten klagenden Partei nicht mit dem individuellen Interesse ihrer einzelnen Mitglieder.

In bezug auf die Klagegründe

Rechtssache Nr. 2302

Erster Klagegrund

Klageschrift

A.3.1. Der erste Klagegrund ist abgeleitet aus dem Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit den Artikeln 22 und 23 Absatz 3 Nrn. 2 und 4 der Verfassung und mit Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention.

Die klagenden Parteien führen an, daß der Behandlungsunterschied zwischen den Anwohnern des Flughafens Lüttich-Bierset und denjenigen des Flughafens Charleroi-Gosselies, der sich aus der Festlegung unterschiedlicher Betriebszeiten für diese beiden Flughäfen ergebe, auf keiner vernünftigen und objektiven Rechtfertigung beruhe. Dieser Unterschied werde in den Vorarbeiten lediglich auf der Grundlage der wirtschaftlichen Bestimmung der beiden Flughäfen durch die Wallonische Region gerechtfertigt. Letztere schaffe eine unterschiedliche Regelung zum Nachteil der Anwohner des Flughafens Lüttich-Bierset.

Standpunkt der Wallonischen Regierung

A.3.2. Die Wallonische Regierung führt in ihrem Schriftsatz zunächst an, sie habe die Bestimmungen von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention eingehalten, die für den Staat die negative Verpflichtung enthalte, die durch diese Bestimmung zuerkannten Rechte nicht zu beeinträchtigen. In diesem Fall habe die Wallonische Regierung vielleicht die Rechte der Anwohner beeinträchtigt, doch gemäß der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte sei ein Eingriff nicht ungerechtfertigt, insoweit er gesetzlich vorgesehen sei, die Maßnahme notwendig sei und die Verletzung des Rechtes im Verhältnis zu dem Vorteil stehe, den die angefochtene Tätigkeit verleihe. In diesem Fall ergebe sich die Befugnis der Wallonischen Region aus Artikel 6 § 1 X Nr. 7 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in der durch das Gesetz vom 8. August 1988 abgeänderten Fassung, wonach die Regionen zuständig seien für « die Ausrüstung und den Betrieb von Flughäfen und öffentlichen Flugplätzen ». Im übrigen seien die Mobilien- und Immobilien des Staates, sowohl des öffentlichen als auch des privaten Bereichs, die unter die regionale Zuständigkeit für Flughäfen und Flugplätze fielen, durch die Gesetze zur Reform der Institutionen auf die Wallonische Region übertragen worden. Auf dieser Grundlage habe die Wallonische Region am 4. Januar 1991 eine Vereinbarung über die Konzession von Staatseigentum und über Dienstleistungen mit der « Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset » (S.A.B.) geschlossen.

Was die Notwendigkeit der Verletzung eines geschützten Rechtes betreffe, habe die Entwicklung des Flughafens Lüttich-Bierset den Ausbau eines Kommunikations- und Infrastrukturnetzes ermöglicht, das zur wirtschaftlichen Erholung einer Region beitrage, die durch die Krise der letzten Jahre schwer getroffen worden sei. Die Wallonische Region habe auf diese Weise einen neuen Tätigkeitspool ausweisen können, der hauptsächlich auf Dienstleistungen aufgebaut sei und den infolge des industriellen Verfalls der letzten Jahrzehnte auftretenden Wirtschaftstrend umkehre. Man müsse also zugeben, daß die Entwicklung des Flughafens Lüttich-Bierset notwendig sei für das wirtschaftliche Wohlergehen im Sinne des obengenannten Artikels 8.

In bezug auf die Verhältnismäßigkeit der Verletzung eines geschützten Rechtes obliege es den Klägern nachzuweisen, daß die Wallonische Region den Beurteilungsspielraum überschritten hätte in bezug auf die Kontrolle sowohl durch den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte als auch durch die Höfe und Gerichte.

Die Einhaltung von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention bringe auch die positive Verpflichtung für die Wallonische Region mit sich, die Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig seien, damit das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens gewährleistet werde. Zunächst habe die Region ihre Verpflichtung eingehalten, die Anwohner angemessen zu informieren – die nach Ansicht der Wallonischen Regierung übrigens in der Lage seien, ungeachtet jeder Information die Risiken einer möglichen Auswirkung des Zustandes der Umwelt auf ihr Wohlbefinden und den Genuß ihrer Wohnung einzuschätzen –, insbesondere durch zahlreiche Informationsversammlungen.

Die Wallonische Region habe auch, fährt die Wallonische Regierung fort, konkrete und ausreichende Maßnahmen zur Einschränkung der verursachten Lärmbelastung ergriffen. Es obliege den Klägern, den Nachweis zu erbringen, daß die Wallonische Region den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt habe, wobei man jedoch nicht vergessen dürfe, daß sie über eine umfassende Ermessensbefugnis verfüge, die der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte im Fall von positiven Verpflichtungen zugestehe.

In bezug auf den Verstoß gegen Artikel 22 der Verfassung verweist die Wallonische Regierung diesbezüglich auf den Teil ihres Schriftsatzes, der dem zweiten Klagegrund gewidmet sei.

Was schließlich die im angefochtenen Dekret enthaltene Diskriminierung betreffe, führt die Wallonische Regierung an, daß die Flughäfen von Lüttich und Charleroi nicht wirklich miteinander zu vergleichen seien, da jeder

Flughafen seine eigenen Vorteile aufweise, der eine im Wirtschaftssektor und der andere im Sektor des Personentransportes.

Erwiderungsschriftsatz

A.3.3. In ihrem Erwiderungsschriftsatz vertreten die Kläger zunächst den Standpunkt, daß ein erheblicher Teil des Schriftsatzes der Wallonischen Regierung sich in keiner Weise auf den von den Klägern geltend gemachten Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz beziehe. Er beziehe sich auf die Frage des etwaigen direkten Verstoßes der angefochtenen Norm gegen Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention, den der Hof keinesfalls beurteilen könne. In bezug auf diesen Aspekt der Argumentation der Wallonischen Regierung habe die Region die positive Verpflichtung, konkrete Maßnahmen zur Einschränkung der Lärmbelastung zu ergreifen, die durch ihre Flughafenanlagen und deren Benutzer entstehen würde.

In bezug auf die im Dekret enthaltene Diskriminierung versuche die Wallonische Regierung sehr geschickt, die Debatte darauf zu verlagern, daß die Flughäfen von Lüttich und Charleroi nicht miteinander zu vergleichen seien.

Die Kläger, die Anwohner des Lütticher Flughafens seien, beklagten sich jedoch über ihre Diskriminierung und nicht über eine Diskriminierung eines Flughafens im Vergleich zum anderen. Die Frage des Verstoßes gegen die Gleichheit werde ausschließlich in bezug auf die den jeweiligen Anwohnern der beiden wallonischen Flughäfen gebotenen Garantien gestellt.

Im Gegensatz zu dem, was die Wallonische Regierung zu verstehen gebe, habe Artikel 1 des angefochtenen Dekrets keine programmatische Tragweite für den Betrieb des Flughafens. Man habe das angefochtene Dekret nicht abgewartet, um die Flughäfen von Bierset (Fracht) und Charleroi (Passagiere) auszubauen. Artikel 1 des Dekrets betreffe zunächst die Anwohner und bestätige in einer gesetzgebenden Handlung die Tageszeiten, in denen sie einer intensiven Lärmbelastung ausgesetzt werden dürften. Für die Anwohner von Lüttich handle es sich um eine Belästigung ohne Unterbrechungen, hauptsächlich nachts. Allgemein müsse man feststellen, daß es keineswegs erforderlich sei, in einem Dekret festzuhalten, daß die Wallonische Region sich dafür entschieden habe, in Lüttich den Frachtverkehr und in Charleroi den Personenverkehr zu begünstigen. In diesem Zusammenhang gehe aus der Argumentation der Wallonischen Region selbst hervor, daß ihre Wahl für den Ausbau der Flughäfen, und insbesondere von Lüttich-Bierset, Anfang der 90er Jahre getroffen worden sei. Man könne sich somit rechtmäßig die Frage stellen, ob es nützlich sei, die Bestimmung der wallonischen Flughäfen zehn Jahre, nachdem sie beschlossen worden sei, und mehrere Jahre, nachdem sie sich sowohl faktisch als auch durch zahlreiche Rechtshandlungen verwirklicht habe, in einem Dekret festzuhalten. Die Entscheidung für die Art des Ausbaus sowie die jeweiligen Entwicklungen der Flughäfen seien ohne Berücksichtigung eines Gesetzestextes erfolgt, in dem die zukünftige Tätigkeit der Flughäfen festgelegt worden sei. Ein Gesetzestext, in dem die von der Wallonischen Region angekündigten Entscheidungen « instrumentiert » worden seien, sei in Wirklichkeit nur nützlich, insofern damit Anwohner daran gehindert werden sollten, bestimmte Maßnahmen bei der richterlichen Gewalt zu beantragen.

Die Wallonische Regierung führt die aufeinanderfolgenden Beschlüsse, die durchgeführten Studien sowie die konkrete Entwicklung des Flughafens an, um zu rechtfertigen, daß die Bestimmung des Flughafens Lüttich-Bierset vernünftig gewesen sei.

Dem Hof werde jedoch nicht die Frage nach der Wahl der wirtschaftlichen Bestimmung des Flughafens gestellt. Diese Wahl ergebe sich nach Ansicht der Wallonischen Region aus aufeinanderfolgenden politischen Entscheidungen, die seit mehr als zehn Jahren getroffen worden seien, wobei das angefochtene Dekret nur eine der Erscheinungsformen sei. Die konkrete Entwicklung des Flughafens sei im übrigen in der Vereinbarung vom 26. Februar 1996 zwischen der Wallonischen Region und der Firma TNT festgelegt worden.

Die Frage, ob die Beschlüsse der Wallonischen Region vernünftig gewesen seien, beruhe auf einer Vielzahl von faktischen Elementen und überschreite bei weitem die Tragweite des angefochtenen Dekrets.

Der beim Schiedshof anhängig gemachte Streitfall beziehe sich darauf, ob die durch das Dekret zwischen den Anwohnern von zwei verschiedenen Flughäfen geschaffene Unterscheidung vernünftig und angemessen sei. Diese Anwohner müßten nach Ansicht der Kläger über eine gemeinsame, allgemeine und abstrakte Gesetzgebung verfügen, die ihnen die gleichen Garantien biete.

Die Wallonische Regierung richte ihre Argumentation vollständig auf einen objektiven Unterschied zwischen den beiden wallonischen Flughäfen aus und entschieße sich schließlich, den ersten Klagegrund nicht zu beantworten.

Zweiter Klagegrund

Klageschrift

A.4.1. Der zweite Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß des angefochtenen Dekrets gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, in Verbindung mit Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention und mit Artikel 22 der Verfassung, indem er auf unverhältnismäßige Weise das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens sowie der Wohnung der Kläger beeinträchtigt.

Zum Zeitpunkt der Annahme des angefochtenen Dekrets habe es keinerlei ernsthafte Studie über die Arbeitsweise des Flughafens, dessen Einfluß auf die Umwelt und die wirtschaftliche Bedeutung seiner Entwicklung gegeben. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte habe jedoch in einem Urteil im Zusammenhang mit Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention das Vereinigte Königreich verurteilt, da es vor dem Ergreifen einer Maßnahme, die Auswirkungen auf das durch Artikel 8 anerkannte Recht gehabt habe, nicht die erforderlichen Elemente für eine korrekte Abwägung der Interessen des wirtschaftlichen Wohlergehens des Landes einerseits und seiner positiven Verpflichtung, den Klägern die Achtung der in Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention angeführten Rechte zu gewährleisten, andererseits gesammelt habe.

Die klagenden Parteien wendeten diese Grundsätze auf das angefochtene Dekret an und leiteten daraus ab, daß die Wallonische Region auf unverhältnismäßige Weise gegen die in Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention und in Artikel 22 der Verfassung verteidigten Grundsätze verstoße.

Standpunkt der Wallonischen Regierung

A.4.2. Die Wallonische Regierung räumt ein, daß der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte zwar in seinem Urteil in Sachen Hatton geurteilt habe, Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention umfasse das Recht auf eine gesunde Umwelt und in dem besagten Fall habe die angefochtene Handlung dagegen verstoßen, doch müsse man hervorheben, daß die Konvention keinerlei spezifische Bestimmung enthalte, in der das Recht auf eine gesunde Umwelt verankert sei.

Die belgische Verfassung enthalte hingegen eine spezifische Bestimmung, die das Recht auf eine gesunde Umwelt gewährleiste. Man könne nicht davon ausgehen, daß dieses Recht in Artikel 22 der Verfassung verankert sei, da der Verfassungsgeber gleichzeitig zwei Verfassungsbestimmungen angenommen habe (Artikel 22 und 23 der Verfassung), die überdies am gleichen Tag im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht worden seien. Demzufolge müsse man feststellen, daß der Verfassungsgeber diesen beiden Verfassungsbestimmungen eine unterschiedliche Bedeutung habe verleihen wollen. In den Vorarbeiten werde angeführt, «die zwei neuen Verfassungsartikel, nämlich Artikel 24*bis* über die sozialen und wirtschaftlichen Grundrechte [...] und der vorliegende Artikel 24*quater* [über die Achtung des Privat- und Familienlebens] sind vollständig unterschiedlich formuliert, obwohl sie von der gleichen Logik ausgehen» (Revision von Titel II der Verfassung zwecks Einfügung eines Artikels 24*quater* über die Achtung des Privatlebens, *Parl. Dok.*, Kammer, 1993-1994, Nr. 1278/2, S. 2). Dieser Auszug beweise ausreichend den Willen, die beiden Artikel gleichzeitig anzunehmen und ihnen somit eine unterschiedliche Tragweite zu verleihen, da ansonsten zumindest einem davon jegliche nützliche Wirkung entzogen werde.

Darüber hinaus könnten Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention und Artikel 22 der Verfassung nicht einfach gleichgestellt werden.

Der Behandlungsunterschied zwischen den Anwohnern der Flughäfen von Charleroi-Brüssel Süd und Lüttich-Bierset sei in keiner Weise diskriminierend. Es bestehe nämlich ein vernünftiger Zusammenhang der Verhältnismäßigkeit zwischen dem eingesetzten Mittel und dem angestrebten Ziel. Die Kläger leiteten jedoch eine Unverhältnismäßigkeit ab, indem sie auf das Urteil verwiesen, das der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte am 2. Oktober 2001 im Zusammenhang mit den Nachtflügen in Heathrow (Hatton u.a. gegen das Vereinigte Königreich, 2. Oktober 2001) ausgesprochen habe.

Zunächst sei dieses Urteil nicht endgültig. Das Vereinigte Königreich habe nämlich die Rechtssache vor der Großen Kammer des Gerichtshofes anhängig gemacht. Sodann habe keineswegs der gesamte Gerichtshof dem Urteil zugestimmt, denn es solle mit vier Ja-Stimmen gegen drei Nein-Stimmen ausgesprochen worden sein. Die wirtschaftliche Bedeutung des Beitrags der Nachtflüge sei vollständig und auf kritische Weise durch ein unabhängiges Untersuchungsorgan im Auftrag der Wallonischen Regierung im Sinne der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte in seinem Urteil in Sachen Hatton bewertet worden (Punkt 103).

Die Wallonische Regierung habe ebenso die Lärmbelastung, die sich unweigerlich für die Anwohner des Flughafens ergeben würde, wie deren gesundheitliche Folgen berücksichtigt. So habe die Regierung Ende des Jahres 1995 dem « Centre d'étude et de développement en ingénierie acoustique de l'Université de Liège » (C.E.D.I.A.) sowie der Gesellschaft A-Tech den Auftrag erteilt, insbesondere:

- vorher eine Bestandsaufnahme des Umgebungslärms in der Nähe des Flughafens zu erstellen, und zwar vor dem Beginn der Tätigkeiten;
- anhand einer Simulation den Umfang des geographischen Bereichs zu ermitteln, der eine erhebliche Lärmbelastung zu erleiden drohe, und zwar ebenfalls vor dem Beginn der Tätigkeiten;
- den Standort der Gebäude innerhalb dieses Bereiches zu ermitteln;
- verpflichtende Lande- und Startbahnen mit der geringsten Lärmbelastung festzulegen, um die Anzahl der Gebäude und Personen, die der Lärmbelastung ausgesetzt würden, auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Erwiderungsschriftsatz

A.4.3. In ihrem Schriftsatz machen die klagenden Parteien geltend, sie hätten im Gegensatz zu den Behauptungen der Wallonischen Regierung nie geltend gemacht, daß Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention und Artikel 22 der Verfassung ein Recht auf eine gesunde Umwelt einführen.

Die Wallonische Regierung, die ebenfalls einen Schriftsatz in der durch andere Kläger gegen dieselbe Norm eingereichten Rechtssache Nr. 2305 verfaßt habe, habe vielleicht gewisse Argumente in den verschiedenen Klagen verwechselt.

Die Kläger kommen jedoch nach Überlegung und insbesondere beim Lesen der Argumentation der Wallonischen Regierung im Zusammenhang mit diesem Klagegrund zu der Schlußfolgerung, daß sich die Frage des Verstoßes gegen die durch diese Artikel geschützten Rechte weniger in einer Diskriminierung zwischen Anwohnern von zwei verschiedenen Flughäfen als vielmehr in einer direkten Verletzung von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention durch die Wallonische Region bei den Entscheidungen über die Entwicklung des Lütticher Flughafens äußere. Für diese Debatte sei der Appellationshof von Lüttich zuständig.

Die Kläger verzichten somit auf den zweiten Klagegrund.

Dritter Klagegrund

Klageschrift

A.5.1. Der dritte Klagegrund ist abgeleitet aus dem Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention.

Die Schaffung eines Behandlungsunterschieds zwischen den Anwohnern des Flughafens Lüttich-Bierset und den Anwohnern des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd durch das angefochtene Dekret verstoße auf unverhältnismäßige und diskriminierende Weise gegen Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention. Die einzig wahre Zielsetzung der Schaffung eines freien Systems in bezug auf die Betriebsstunden des Flughafens Lüttich-Bierset bestehe nämlich darin, der richterlichen Gewalt jede Möglichkeit zu entziehen, eine Maßnahme zum Verbot oder zur Einschränkung der Nachtflüge auf der Grundlage von schuldhaften Verletzungen der Rechte der Anwohner zu erlassen.

Standpunkt der Wallonischen Regierung

A.5.2. Die Wallonische Regierung führt an, daß die Annahme des angefochtenen Dekrets keinesfalls die Grundlage der beim Appellationshof Lüttich eingereichten Klage beeinträchtige, insbesondere nicht die Nichtigkeitsklage der Kläger im Hinblick auf die Beendigung der Nachtflüge auf dem Flughafen, deren Unbegründetheit das Gericht erster Instanz Lüttich bereits zu Recht in seinem Urteil vom 9. Februar 2001 auf der Grundlage der Gewaltentrennung festgestellt habe.

Die Tatsache, daß die Wallonische Region das angefochtene Dekret angenommen habe, wirke sich folglich in keiner Weise auf die Grundlage des anhängigen Gerichtsverfahrens aus. Das Dekret bestätige lediglich die politische Entscheidung der Wallonischen Regierung bezüglich der Art und Weise des Betriebs der Flughäfen, für die sie zuständig sei.

Erwiderungsschriftsatz

A.5.3. Die klagenden Parteien führen in ihrem Erwiderungsschriftsatz an, Artikel 1 des Dekrets wirke sich vielleicht nicht auf die Grundlage des derzeit beim Appellationshof Lüttich anhängigen Verfahrens aus, möglicherweise jedoch auf dessen Ausgang, womit hinlänglich bewiesen sei, daß es eine Auswirkung auf ein anhängiges Verfahren habe.

Die in Artikel 1 des Dekrets angestrebte Zielsetzung sei ungesetzlich, da es um den Willen der gesetzgebenden Gewalt gehe, den Ausgang eines anhängigen Verfahrens zu beeinflussen.

Nach Darlegung der klagenden Parteien lege die Wallonische Regierung in ihrem Schriftsatz nicht die in Artikel 1 des Dekrets vom 8. Juni 2001 angestrebte Zielsetzung dar. Sie begnüge sich damit, die Gründe zu erläutern, weshalb der Lütticher Flughafen notwendigerweise für den Frachtverkehr zur Verfügung stehen müsse, was an sich keine Rechtfertigung für Artikel 1 des Dekrets bilde, da ein intensiver Frachtverkehr in Lüttich bereits lange Zeit vor der Annahme dieser Bestimmung stattgefunden habe.

Es werde also keine objektive und vernünftige Rechtfertigung für Artikel 1 vorgeschlagen, während dieser einen bedeutenden Einfluß auf den Ausgang einer Rechtssache haben könnte, in dem die Kläger und die Wallonische Region Parteien seien.

In einem Kontext, in dem die angefochtene Norm keine vernünftige Zielsetzung anstrebe und im übrigen keine präzise und rechtmäßige Zielsetzung zu haben scheine, müsse jede Verletzung des Grundsatzes der Gleichheit der Bürger vor dem Gesetz als diskriminierend angesehen werden.

Vierter Klagegrund

Klageschrift

A.6.1. Der vierte Klagegrund, der hilfsweise zum dritten Klagegrund angeführt wird, ist abgeleitet aus dem Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit Artikel 23 Absatz 3 Nrn. 2 und 4 der Verfassung.

Artikel 23 der Verfassung wird so ausgelegt, daß er den verschiedenen Gesetzgebern eine gesetzgeberische Stillhalteverpflichtung auferlege. Unabhängig von dem Willen des Gesetzgebers, in das anhängige Verfahren einzugreifen, bewirke die angefochtene Bestimmung unmittelbar, daß die Anwohner des Flughafens von Bierset eine geringere Möglichkeit hätten, vom Appellationshof ein günstiges Urteil zum Schutz ihrer Umwelt zu erhalten, wenn die Fehler der Wallonischen Region anerkannt würden. Die angefochtene Bestimmung sei für die Umwelt nachteiliger als das Fehlen der bis dahin herrschenden Gesetzgebung.

Der durch das Dekret geschaffene Behandlungsunterschied verletze auf diskriminierende und unverhältnismäßige Weise die Rechte, die ihnen durch Artikel 23 der Verfassung gewährt würden. Der

Behandlungsunterschied bestehe zwischen den Anwohnern des Flughafens Lüttich-Bierset, der rund um die Uhr geöffnet sei, und den Anwohnern des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd, der zwischen 7 Uhr und 22 Uhr geöffnet sei, abgesehen von Abweichungen in Ausnahmefällen.

Standpunkt der Wallonischen Regierung

A.6.2. Nach Darlegung der Wallonischen Regierung habe der Gesetzgeber mit der angefochtenen Handlung nicht bezweckt, den Appellationshof Lüttich an einem Urteil über die Möglichkeit einer Wiedergutmachung der Fehler der Wallonischen Region *in natura*, sofern Fehler erkannt würden, zu hindern.

Die Stillhalteverpflichtung verbiete es ihrerseits den Behörden, im Widerspruch zu gesicherten Rechten gesetzgeberisch aufzutreten und somit das errungene Schutzmaß herabzusetzen. Das Recht auf den Schutz einer gesunden Umwelt stelle ein Beispiel für die Kategorie von Rechten dar, denen man eine solche Wirkung verleihe, selbst wenn Artikel 23 der Verfassung, in dem es verankert sei, keinerlei unmittelbare Wirkung hätte.

Man könne auf diese Rechtssache die Rechtsprechung des Hofes im Urteil Nr. 40/94 übertragen und somit analog den Standpunkt vertreten, daß das Dekret vom 8. Juni 2001 keinen Rückschritt im Verhältnis zu der beim Inkrafttreten des Dekrets vom 23. Juni 1994 vor dessen Abänderung bestehenden Situation darstelle. Der Text von 1994 habe keine Bestimmung über die Öffnungs- und Schließungszeiten des Flughafens Lüttich-Bierset oder anderer regionaler Flughäfen enthalten.

Schließlich sei daran zu erinnern, daß der Flughafen Lüttich-Bierset bereits rund um die Uhr geöffnet gewesen sei, bevor in das Dekret vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, durch das angefochtene Dekret vom 8. Juni 2001 ein Artikel *1bis* eingefügt worden sei.

Im übrigen schlossen die Verfassungsregeln der Gleichheit und Nichtdiskriminierung nicht aus, daß ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt werde, vorausgesetzt, er beruhe auf einem objektiven Kriterium und sei vernünftig gerechtfertigt. Das Bestehen einer solchen Rechtfertigung sei unter Berücksichtigung der Zielsetzung und der Auswirkungen der angefochtenen Maßnahme sowie der Beschaffenheit der betroffenen Grundsätze zu beurteilen. Der Gleichheitsgrundsatz werde verletzt, wenn nachgewiesen sei, daß kein vernünftiger Zusammenhang der Verhältnismäßigkeit zwischen den eingesetzten Mitteln und der Zielsetzung bestehe. Im vorliegenden Fall hätten die beiden Regionalflughäfen unterschiedliche zielgerichtete Aufgaben, denn der eine sei auf den Frachtverkehr ausgerichtet (was durchgehende Öffnungszeiten erfordere) und der andere auf den Personentransport (was keine durchgehenden Öffnungszeiten erfordere). Dies sei eine wirtschaftliche Wahlentscheidung der Regierung, an die der Minister bei der Prüfung des Entwurfs des angefochtenen Dekrets durch den Ausschuß für Wirtschaft, KMU, Außenhandel und Tourismus erinnert habe. Es obliege dem Hof nicht zu beurteilen, ob die Maßnahme des Dekretgebers sachdienlich oder wünschenswert sei. Der Gesetzgeber habe die Maßnahmen zur Verwirklichung seiner Zielsetzung zu bestimmen. Der Hof habe auch nicht zu prüfen, ob die Zielsetzung durch andere gesetzliche Maßnahmen hätte erreicht werden können oder nicht (Urteile Nrn. 23/89 und 1/90).

Erwiderungsschriftsatz

A.6.3. In ihrem Erwiderungsschriftsatz bemerken die klagenden Parteien zu dem von der Wallonischen Regierung angeführten Urteil Nr. 40/94, daß der Hof bereit gewesen sei, anhand des Stillhaltegrundsatzes eine neue Gesetzgebung im Verhältnis zum Fehlen einer bis dahin herrschenden Gesetzgebung (bezüglich der Möglichkeit, eine Studiengebühr aufzuerlegen) zu prüfen. Bei dieser Prüfung habe sich herausgestellt, daß in der Praxis zahlreiche Akademien ohnehin Studiengebühren verlangten. Im Gegensatz zu Artikel 1 des Dekrets vom 8. Juni 2001 könne das Dekret vom 21. Dezember 1992 durch rechtmäßige Ziele (von der Französischen Gemeinschaft geltend gemachte Haushaltszwänge, das Abschrecken von Personen, die sich leichtfertig einschrieben, sowie die wachsende Zahl der Schüler im Kunstunterricht – Erwägung B.3.3) vernünftig gerechtfertigt werden.

Die Kläger hätten bereits erklärt, sie könnten die rechtmäßige Zielsetzung von Artikel 1 des Dekrets vom 8. Juni 2001 nicht erkennen.

Wenn in einem Dekret die Möglichkeit nächtlicher Lärmbelastung geschaffen werde, stelle dies eine erhebliche Verletzung des Rechtes auf den Schutz einer gesunden Umwelt und des Rechtes auf Gesundheit dar, die nicht mit der Forderung einer Studiengebühr von höchstens 5.000 Franken (123,94 Euro) jährlich von bestimmten Studenten zu vergleichen sei.

Der gesetzgeberische Stillhaltegrundsatz gelte nicht nur für einen Gesetzgeber, der einen Text abändern oder aufheben wolle, der ein gewisses Maß an Schutz biete, sondern ebenfalls für einen Gesetzgeber, der einen Text einführen wolle, der sich letzten Endes als schädlicher für die Umwelt und die Gesundheit erweisen würde als ein bloßer Verzicht auf ein Eingreifen in diesem Sachbereich.

Die Verletzung des Stillhaltegrundsatzes stelle in diesem Fall ebenfalls eine Verletzung der Grundsätze der Gleichheit und Nichtdiskriminierung dar, da sie nur die Anwohner des Flughafens Lüttich-Bierset betreffe.

Rechtssache Nr. 2305

Erster Klagegrund

Klageschrift

A.7.1. Der erste Klagegrund ist abgeleitet aus dem Verstoß des angefochtenen Dekrets gegen die Regeln der Zuständigkeitsverteilung und insbesondere gegen Artikel 22 der Verfassung, der dem föderalen Gesetzgeber die Möglichkeit vorbehalte, Ausnahmen zum Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens festzulegen. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte habe in seinem Urteil in Sachen Hatton den Standpunkt vertreten, daß Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention, in dessen Lichte Artikel 22 der Verfassung auszulegen sei, das Recht auf eine gesunde Umwelt einschließe. Das angefochtene Dekret stelle, insofern es den durchgehenden Betrieb des Flughafens Lüttich-Bierset festlege, eine Ausnahme zu diesem Recht dar, die in den Zuständigkeitsbereich des föderalen Gesetzgebers falle.

Standpunkt der Wallonischen Regierung

A.7.2. Die Wallonische Regierung führt an, daß der Wallonischen Region durch Artikel 6 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen die Zuständigkeit für den Umweltschutz – einschließlich der Lärmbekämpfung –, aber auch für die Ausstattung und den Betrieb der Flughäfen und öffentlichen Flugplätze übertragen worden sei. Die ständige Rechtsprechung des Hofes besage jedoch, daß der Verfassungsgeber oder der Sondergesetzgeber, sofern sie nichts anderes beschlössen, « die gesamte Zuständigkeit zum Erlassen von Regeln über die ihnen übertragenen Sachbereiche verliehen hat, unbeschadet der Inanspruchnahme von Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 ».

Im übrigen enthalte Artikel 23 der Verfassung, im Unterschied zu den Bestimmungen der Europäischen Menschenrechtskonvention, eine Bestimmung, die spezifisch das Recht auf eine gesunde Umwelt gewährleiste. Folglich könne man dasselbe Recht nicht in Artikel 22 der Verfassung vorfinden.

Schließlich sei aus der unterschiedlichen Formulierung von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention und Artikel 22 der Verfassung abzuleiten, daß der Verfassungsgeber der letztgenannten Bestimmung notwendigerweise eine andere Tragweite habe verleihen wollen.

Erwiderungsschriftsatz

A.7.3. In ihrem Erwiderungsschriftsatz erklären die klagenden Parteien, daß Artikel 22 der Verfassung unter Hinweis auf Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention eingefügt worden sei, der vor dem Gerichtshof in Straßburg zur Beanstandung eines Verstoßes gegen das Recht auf eine gesunde Umwelt geltend gemacht worden sei. Indem der Verfassungsgeber festgelegt habe, daß im Gesetz die Fälle und Bedingungen festgelegt werden müßten, in beziehungsweise unter denen von dem im obenerwähnten Artikel 22 festgelegten Grundrecht abgewichen werden könne, während im folgenden Absatz hervorgehoben werde, daß « das Gesetz, das Dekret oder die in Artikel 134 erwähnte Regel [...] den Schutz dieses Rechtes » gewährleiste, könne nicht angezweifelt werden, daß der

Verfassungsgeber dem föderalen Gesetzgeber die Zuständigkeit habe vorbehalten wollen, Abweichungen von diesem Recht vorzusehen. Diese Auslegung werde durch die Vorarbeiten vor der Einfügung dieser Bestimmung in die Verfassung bestätigt.

Daraus sei abzuleiten, daß Abweichungen vom Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens, das in Artikel 22 der Verfassung gewährleistet werde und das Recht auf eine gesunde Umwelt ohne Lärmbelastung einschließe, ausschließlich in den föderalen Zuständigkeitsbereich fielen. Die Region könne zwar über die Anwendung dieses Rechtes wachen, doch sie dürfe es nicht verletzen, indem sie – wie im vorliegenden Fall – zulasse, daß der Flughafen Lüttich-Bierset nachts betrieben werde.

Im Gegensatz zu den Darlegungen der Wallonischen Regierung stehe eine solche Auslegung nicht im Widerspruch zu der Zuständigkeitsübertragung, die der Sondergesetzgeber 1988 und 1993 beschlossen habe.

Was die Zuständigkeit für den Schutz der Umwelt und insbesondere diejenige bezüglich der Lärmbekämpfung betreffe, sei nicht einzusehen, inwiefern der Umstand, daß man nicht befugt sei, von dem in Artikel 22 der Verfassung gewährleisteten Recht, das das Recht auf eine gesunde Umwelt ohne Lärmbelastung einschließe, abzuweichen, im Widerspruch zu einer solchen Zuständigkeit stünde. Im Gegenteil, die beiden Zuständigkeiten schienen durchaus vereinbar zu sein und ergänzten einander sogar hervorragend.

In bezug auf die in Artikel 6 § 1 X Nr. 7 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 vorgesehene Zuständigkeit müsse man anerkennen, daß sie gemäß der Europäischen Menschenrechtskonvention und Artikel 22 der Verfassung auszulegen sei. Bei der Ausübung der Zuständigkeit für den Sachbereich der Flughäfen müsse selbstverständlich die Gegenpartei auf übergeordnete Normen achten, darunter die obenerwähnten. Anders zu argumentieren, würde im übrigen bedeuten, daß die Gegenpartei von den Zwängen befreit wäre, die aufgrund des internationalen Rechtes auf ihr lasteten, da Artikel 22 nach dem Wunsch des Verfassungsgebers im Lichte von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention auszulegen sei.

Auch wenn Artikel 23 der Verfassung ebenfalls das Recht auf eine gesunde Umwelt gewährleiste, könne er nicht in dem Sinne ausgelegt werden, daß er jegliche andere Grundlage eines solchen Rechtes ausschließe. So sei es nicht verboten, daß ein und dasselbe Recht mehrere Grundlagen in verschiedenen Bestimmungen habe.

Zweiter Klagegrund

Klageschrift

A.8.1. Der zweite Klagegrund ist abgeleitet aus dem Verstoß des angefochtenen Dekrets gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit den Artikeln 22 und 23 Absatz 3 Nrn. 2 und 4 der Verfassung sowie mit Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention. Er ist in zwei Teile aufgliedert.

Im ersten Teil wird angeführt, daß der Behandlungsunterschied zwischen den Anwohnern des Flughafens Lüttich-Bierset und denjenigen von Charleroi-Gosselies sich aus der Festlegung unterschiedlicher Betriebszeiten für diese beiden Flughäfen ergebe und auf keiner vernünftigen und objektiven Rechtfertigung beruhe. Dieser Unterschied werde in den Vorarbeiten nur anhand der wirtschaftlichen Zweckbestimmung gerechtfertigt, die die Wallonische Region ihren Flughäfen verliehen habe. Dies schaffe eine unterschiedliche Regelung zum Nachteil der Anwohner des Lütticher Flughafens.

Standpunkt der Wallonischen Regierung

A.8.2. Die Wallonische Regierung stellt zunächst unter Berufung auf die Urteile in Sachen Powell und Rayner gegen das Vereinigte Königreich vom 21. Februar 1990, Lopez Ostra gegen Spanien vom 9. Dezember 1994 sowie Guerra u.a. gegen Italien vom 19. Februar 1998 jeglichen Verstoß gegen Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention in Abrede.

Einerseits ist sie der Auffassung, daß die Region die negative Verpflichtung aufgrund dieser Bestimmung eingehalten habe, da ihr Eingriff in das Recht der Anwohner auf Achtung ihrer Wohnung und ihres Privatlebens den

in Paragraph 2 von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention vorgesehenen drei Bedingungen entspreche (siehe oben, A.3.2).

Ihre positiven Verpflichtungen, zu denen die Verpflichtung zur Information sowie diejenige zur Ergreifung konkreter Maßnahmen für den Schutz der Anwohner gehörten, habe die Wallonische Region ebenfalls erfüllt in Anbetracht der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte, insbesondere des Urteils in Sachen Guerra u.a. gegen Italien vom 19. Februar 1998.

In bezug auf die erste positive Verpflichtung betreffe dieses Urteil nur Fälle, in denen die Gefährdung der Gesundheit deutlicher erkennbar sei und nur auf der Obrigkeit ruhe, « sofern die Information, in deren Besitz der Staat ist, eine notwendige Maßnahme darstellt, damit die Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit verhindert wird ». Im Gegensatz zu den Anwohnern einer Einrichtung « mit großem Risiko » seien die Anwohner des Flughafens von Bierset hingegen imstande, unabhängig von jeder Information die Gefahren der Auswirkungen des Umweltzustandes auf ihr Wohlbefinden und ihre Wohnung zu beurteilen.

Was die zweite positive Verpflichtung betreffe, habe die Region konkrete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner ergriffen. In Anbetracht von Artikel 23 der Verfassung entbehre diese Verpflichtung jedoch einer Grundlage, da Artikel 23 im belgischen Recht nicht unmittelbar wirksam sei.

Die Wallonische Regierung stellt anschließend jegliche Verletzung von Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention in Abrede. Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte besage, daß ein Eingriff in das Eigentumsrecht nur dann als ein Entzug dieses Rechtes zu deuten sei, wenn es in all seinen Aspekten endgültig verschwunden sei. Das europäische Rechtsprechungsorgan überlasse den Behörden im übrigen einen breiten Ermessensspielraum, wenn es darum gehe, sich zu vergewissern, daß der Eigentumsentzug unter den im Gesetz und den allgemeinen Grundsätzen des internationalen Rechts vorgesehenen Bedingungen erfolge.

Was schließlich die von den klagenden Parteien angeprangerte Diskriminierung betreffe, sei die Wallonische Regierung der Auffassung, sie sei nicht annehmbar, da ein objektiver Unterschied zwischen den beiden Flughäfen sowie ihrer jeweiligen Anziehungskraft und ihren jeweiligen Vorzügen gegenüber den Benutzern von Dienstleistungen, gegenüber den Wirtschaftskräften der Region, in der sie angesiedelt seien, und gegenüber den Luftfahrtgesellschaften, die diese Flughäfen ansteuern möchten, bestehe.

Insbesondere die 1991 durch das Unternehmen Tractebel durchgeführte Marktstudie habe gezeigt, daß der Standort Lüttich für den Ausbau des Frachtverkehrs günstiger sei. Außerdem hätten die damals potentiell an diesem Flughafen interessierten Unternehmen erklärt, er sei um so attraktiver, wenn er rund um die Uhr betrieben werden könne. Die Wallonische Region sei daher der Meinung gewesen, daß eine solche Genehmigung notwendig gewesen sei.

In jedem Fall sei die Kontrolle, die der Hof ausüben könne, auf Unterscheidungen begrenzt, die offensichtlich willkürlich und unvernünftig seien.

Erwiderungsschriftsatz

A.8.3. Die klagenden Parteien erwidern, daß die Wallonische Regierung Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention falsch auslege. Man müsse nämlich die Relevanz der drei Urteile des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte im Lichte des jüngsten Urteils in Sachen Hatton u.a. gegen das Vereinigte Königreich vom 2. Oktober 2001 prüfen. Aus diesem Urteil sei schlußfolgern:

a) Der Gerichtshof rechtfertige seine Wende in der Rechtsprechung durch den Umstand, daß die Kläger in dieser Rechtssache sich spezifisch über nächtlichen Lärm und über die Zunahme dieses Lärms beschwerten.

b) Ungeachtet der Haltung zu Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention - positive oder negative Verpflichtung – gelte es, das Gleichgewicht zwischen den im Widerspruch zueinander stehenden Interessen des einzelnen und der gesamten Gemeinschaft zu wahren.

c) Die Staaten behielten einen gewissen Ermessensspielraum, um dieses Gleichgewicht zu erreichen, und die in Artikel 8 Absatz 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention angeführten Ziele « können eine gewisse Relevanz aufweisen », um festzustellen, ob dieses Gleichgewicht erreicht wurde.

d) Die Staaten müßten jedoch sämtliche materiellen Erwägungen berücksichtigen, da der bloße Verweis auf das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes nicht ausreiche, um sich über das Recht anderer hinwegzusetzen, insbesondere « auf dem besonderen und sensiblen Gebiet des Umweltschutzes ».

e) Der Ermessensspielraum der betroffenen Körperschaften werde daher um so mehr eingeschränkt. Die Zielsetzung dieser Maßnahmen bestehe also darin, die für die Anwohner « möglichst wenig nachteilige » Lösung zu finden. Hierzu müßten « vor » dem Ergreifen der Maßnahmen Studien durchgeführt werden, und nicht einfach gleichzeitig. Sie müßten außerdem « vollständig » und « spezifisch » für den betreffenden Fall sein.

Im vorliegenden Fall bestreite die Wallonische Regierung, die das vom Gericht erster Instanz Lüttich am 9. Februar 2001 gefällte Urteil bemängelte, nicht, nachträglich Schritte unternommen zu haben, um den Schutz der Anwohner zu gewährleisten. Außerdem würden, wie nachstehend dargelegt werde, die von der Gegenpartei unternommenen Schritte nicht « soweit wie möglich » Überschneidungen mit den durch Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention gewährleisteten Rechten minimieren.

Die Argumentation der Wallonischen Regierung in bezug auf das Übereinstimmen des Dekrets mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung sei zurückzuweisen. Die Anwohner des Flughafens Lüttich-Bierset, zu denen die klagenden Parteien gehörten, befänden sich nämlich in einer identischen Situation wie die Anwohner des Flughafens Charleroi, denn sie lebten am Rande eines Flughafens und litten unter einer Lärmbelastung.

Indem der wallonische Gesetzgeber Nachtflüge für den Flughafen Bierset zugelassen habe, habe er die beiden Kategorien von Anwohnern jedoch unterschiedlich behandelt.

Es obliege dem Hof zu prüfen, ob diese unterschiedliche Behandlung auf einem objektiven Kriterium beruhe und ob sie vernünftig gerechtfertigt sei.

Im vorliegenden Fall seien die Kriterien zur Unterscheidung zwischen dem Flughafen Lüttich-Bierset und demjenigen von Charleroi nicht exakt und objektiv. In der Annahme, daß ein Behandlungsunterschied zwischen beiden gerechtfertigt wäre, sei die Genehmigung zum durchgehenden Betrieb des Flughafens Lüttich-Bierset im übrigen unverhältnismäßig im Vergleich zur Zielsetzung des angefochtenen Dekrets.

Die Analyse, die als Grundlage für diese unterschiedliche Regelung gedient habe und, wie die Gegenpartei anführe, im Bericht von Tractebel von 1991 und 1992 wiedergegeben sei, könne als solche nicht angenommen werden. Einerseits entbehre das Argument, wonach die rund um den Flughafen Lüttich-Bierset gelegene Zone von jedem Wohnhaus entfernt sei, selbstverständlich jeglicher Relevanz, da Zigtausende von Personen in unmittelbarer Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset lebten. Andererseits sei das Argument, wonach dieser Flughafen und seine Region eine Reihe von Möglichkeiten und Vorzügen aufwies, um den Frachtverkehr auszubauen, während derjenige von Charleroi Vorzüge besitze, um den Personentransport auszubauen, faktisch mangelhaft.

In der Annahme schließlich, daß der Lütticher Standort sich besser für Luftfrachttätigkeiten eigne, würde dies keineswegs bedeuten, daß er sich automatisch auf den Bereich der sogenannten « Expres-Transitfracht » konzentriere, der die Genehmigung von Nachtflügen voraussetze.

Diese Spezialisierung des Lütticher Flughafens ergebe sich in Wirklichkeit aus einer politischen Entscheidung der Gegenpartei und nicht aus irgendeiner Notwendigkeit.

Falls der Hof es annehmen sollte, daß eine unterschiedliche Regelung auf den Flughafen Lüttich-Bierset angewandt würde, müsse er dennoch die Unverhältnismäßigkeit dieser Maßnahme im Verhältnis zur Zielsetzung des Dekrets ahnden.

Im vorliegenden Fall dienten die im Rahmen des angefochtenen Dekrets ergriffenen Maßnahmen dazu, den Ausbau der Flughäfen der Wallonischen Region in ein Konzept der umweltfreundlichen nachhaltigen Entwicklung einzufügen. Daher gelte es, zwei von vornherein kaum miteinander vereinbare Bestrebungen in Einklang zu bringen, von denen eine sich auf die Wirtschaft und die andere sich auf die Umwelt beziehe.

Man sei jedoch im vorliegenden Fall nur von wirtschaftlichen Erwägungen ausgegangen. Die Entscheidung, in Bierset Nachtflüge zuzulassen, habe ihren Ursprung im Bericht von Tractebel von 1991 und 1992 gefunden. Ausgehend von dieser Marktstudie habe die Wallonische Region in dem Unternehmen TNT den idealen Partner zum Ausbau ihres Lütticher Flughafens gefunden. Dieses Unternehmen habe die Genehmigung von Nachtflügen verlangt. Dies sei ihr unmittelbar zugesichert und im Rahmen des Vertrags vom 26. Februar 1996 bestätigt worden. Anschließend sei die Region verpflichtet gewesen, ihre Zusagen einzuhalten und im Dekret vom 8. Juni 2001 den Grundsatz zu bestätigen, daß der Flughafen Lüttich-Bierset rund um die Uhr geöffnet sei.

Sodann werden sämtliche Belästigungen der klagenden Parteien durch den Flughafen Lüttich-Bierset beschrieben.

A.9.1. In einem zweiten Teil des zweiten Klagegrunds führen die klagenden Parteien an, daß das Dekret vom 8. Juni 2001 einen Rückschritt in den Rechten der Anwohner hinsichtlich des Rechtes auf eine gesunde Umwelt darstelle, das ihnen durch Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention sowie durch die Artikel 22 und 23 der Verfassung gewährleistet werde. Mit anderen Worten, der Stillhalteeffekt sei verletzt worden.

A.9.2. Im Rahmen des ersten Klagegrunds habe die Wallonische Regierung bewiesen, daß die Region befugt sei, die angefochtenen Bestimmungen anzunehmen.

Im übrigen habe der wallonische Dekretgeber keineswegs den sich aus Artikel 23 der Verfassung ergebenden Stillhalteeffekt verletzt.

Die Stillhalteverpflichtung verbiete es der Obrigkeit, im Widerspruch zu garantierten Rechten gesetzgeberisch zu handeln und damit den errungenen Schutzgrad zu verringern. Es werde nicht angefochten, daß das Recht auf eine gesunde Umwelt eines von vielen Beispielen der Kategorie von Rechten darstelle, denen man eine solche Wirkung beimesse, selbst wenn Artikel 23 der Verfassung, in dem es vorausgesetzt werde, jeglicher unmittelbarer Wirkung entbehre.

Um zu prüfen, ob diese Verpflichtung verletzt worden sei, müsse man zwischen den beiden Gesetzgebungen vergleichen, wobei der Inhalt der letzteren im Verhältnis zu den Vorschriften der ersteren zu prüfen sei. Die vorherige Gesetzgebung verwirkliche teilweise die durch die übergeordnete Norm festgelegten Rechte, und der errungene Schutzgrad könne durch ein späteres Eingreifen des Gesetzgebers nicht verringert werden. Der Richter müsse etwaige Abweichungen des angefochtenen Gesetzes von der als Grundlage des Vergleichs dienenden Gesetzgebung beurteilen.

Im Gegensatz zu den Darlegungen seien die Erwägungen des Staatsrates in seinem Aussetzungsurteil vom 29. April 1999 nicht auf den vorliegenden Fall anwendbar. Anfänglich sei der Flughafen Lüttich-Bierset nämlich, ohne daß dies in irgendeiner gesetzlichen Bestimmung vorgesehen oder verboten worden sei, rund um die Uhr betrieben worden, da keine Bestimmung einen durchgehenden Betrieb verboten habe. Damit stelle sich die Frage, wie die angefochtene Handlung als ein Verstoß gegen die in Artikel 23 der Verfassung verankerte Stillhalteverpflichtung angesehen werden könne. Im vorliegenden Fall sei die Obrigkeit nicht im Widerspruch zu garantierten Rechten gesetzgeberisch aufgetreten.

A.9.3. Die klagenden Parteien weisen die Argumentation der Wallonischen Regierung zurück. Neben den im Klagegrund angeführten Artikeln würden zwei weitere Bestimmungen eine übermäßige Lärmbelastung verbieten. Zunächst stelle Artikel 561 des Strafgesetzbuches nächtlichen Lärm unter Strafe. Sodann begründe Artikel 544 des Zivilgesetzbuches die Theorie der nachbarlichen Störungen. Folglich bleibe das Urteil des Staatsrates uneingeschränkt relevant für den vorliegenden Fall.

- B -

In bezug auf die angefochtenen Bestimmungen

B.1.1. Das angefochtene Dekret der Wallonischen Region vom 8. Juni 2001 ändert das Dekret vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, ab.

B.1.2. Es bestimmt folgendes:

« Artikel 1. In das Dekret vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, wird ein Artikel *1bis* mit folgendem Wortlaut eingefügt:

" Art. *1bis*. Der Flughafen von Lüttich-Bierset ist ein Flughafen, in dem der Betrieb 24 Stunden pro Tag erlaubt wird.

Der Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd ist ein Flughafen, in dem der Betrieb ausschließlich zwischen 7 Uhr und 22 Uhr erlaubt wird. Dort kann die Regierung jedoch ausnahmsweise zwischen 6 Uhr und 7 Uhr sowie zwischen 22 Uhr und 23 Uhr die eine oder andere Flugzeugbewegung erlauben, im Rahmen einer maximalen Gesamtlärmquote, die jährlich von ihr bestimmt wird.

Die maximale Gesamtlärmquote wird in Anzahl von jährlichen Flugzeugbewegungen, die eine bestimmte Lärmquote pro Bewegung nicht überschreiten, ausgedrückt, wobei folgende Flugzeugbewegungen nicht mit berücksichtigt werden:

- das Starten und Landen der Flugzeuge, die Mitglieder der belgischen Königsfamilie, der föderalen Regierung, der Regional- und Gemeinschaftsregierungen, der ausländischen Königsfamilien, ausländische Staatsoberhäupter oder Regierungschefs, den Präsidenten und die Kommissare der Europäischen Union in offiziellem Auftrag befördern;

- das Starten und Landen in Zusammenhang mit humanitären Einsätzen;

- das Starten und Landen in Zusammenhang mit militärischen Aufträgen;

- das Starten und Landen unter außergewöhnlichen Umständen wie Flüge, bei denen eine unmittelbare Gefahr für das Leben oder die Gesundheit sowohl der Menschen als auch der Tiere besteht, und Flüge, die aus meteorologischen Gründen auf einen anderen Flughafen umgeleitet werden;

- das Starten und Landen mit Verspätung im Verhältnis zum ursprünglich vorgesehenen Zeitplan, insofern sie nicht den Fluggesellschaften zur Last gelegt werden kann, und nicht 15 % der maximalen Gesamtquote überschreiten. "

Art. 2. In das Dekret vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, wird ein Artikel 6 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

" Art. 6. § 1. Im Rahmen der Bekämpfung des Lärms, der von Luftfahrzeugen erzeugt wird, die die Flughäfen benutzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, kann für jeden Verstoß eine Verwaltungsstrafe verhängt werden entgegen jedem Zuwiderhandelnden, der folgende Verpflichtungen nicht einhält bzw. deren Einhaltung seinen Beauftragten oder Vertretern nicht auferlegt:

1° Die ständigen oder zeitlich befristeten Einschränkungen bezüglich der Benutzung bestimmter Kategorien von Luftfahrzeugen aufgrund der in der Anlage 16 des ICAO-Abkommens definierten akustischen Einstufung;

2° Die nicht zu überschreitenden Höchstlärmswerte am Boden;

3° Die ständigen oder zeitlich befristeten Einschränkungen bezüglich der Ausübung bestimmter Aktivitäten der Luftfahrzeuge wegen der dadurch verursachten Lärmbelästigung;

4° Die Regeln bezüglich der Maschinentests;

5° Die besonderen Start- und Landeverfahren zwecks der Einschränkung der durch diese Flugphasen verursachten Lärmbelästigung.

Die Strafe wird durch den oder die von der Wallonischen Regierung dazu beauftragten Beamten, hierunter den 'zuständigen Beamten' genannt, verhängt.

§ 2. Zur Anwendung des vorliegenden Dekrets versteht man unter Zuwiderhandelndem:

- 'der Verantwortliche für den Flug', d.h. die Person, die für die Steuerung und die Sicherheit des Luftfahrzeugs während der Dauer eines Flugs verantwortlich ist, egal ob er dazu vom Eigentümer oder vom Betreiber des Luftfahrzeugs beauftragt wird;

- 'der Eigentümer eines Luftfahrzeugs', d.h. die juristische oder natürliche Person, deren Name auf dem Zulassungsschein des Luftfahrzeugs vorkommt;

- 'der technische oder kommerzielle Betreiber eines Luftfahrzeugs', d.h. die juristische oder natürliche Person, die Einrichtung oder das Unternehmen, die bzw. das ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder vorschlägt, zu betreiben;

- 'die Gesellschaft, die die Konzession zwecks des Betriebs eines Flughafens innehat'.

§ 3. Die Verwaltungsstrafen werden vom zuständigen Beamten verhängt und belaufen sich pro festgestellten Verstoß auf einen Betrag zwischen 200 und 7 500 Euro gemäß der von der Regierung festgelegten Tariftabelle, welche insbesondere eine Erhöhung der Strafe bei Wiederholungsfällen vorsieht.

§ 4. Wenn mehrere in § 1 gemeinte Verstöße zusammen vorkommen, werden die Beträge der Strafen zusammengerechnet, ohne daß sie jedoch 50 000 Euro überschreiten können.

§ 5. Die Notifizierung des Verstoßes erfolgt innerhalb fünfzehn Kalendertagen ab dem Tag des Verstoßes.

§ 6. Die Verwaltungsentscheidung, durch welche die Verwaltungsstrafe verhängt wird, darf nach einem Zeitraum von einem Jahr ab dem Tatbestand, der für einen in § 1 des vorliegenden Artikels erwähnten Verstoß grundlegend ist, nicht mehr getroffen werden.

§ 7. Falls der Zuwiderhandelnde die endgültig gewordene Verwaltungsstrafe schuldig bleibt, wird die Entscheidung des zuständigen Beamten zwecks der Beitreibung des Betrags der Strafe der Abteilung Finanzverwaltung des Ministeriums der Wallonischen Region übermittelt.

§ 8. Die Zahlung der Strafe setzt der Handlung der Verwaltung ein Ende.

§ 9. Die Regierung regelt die Verfolgung und Feststellung der Verstöße, die Erhebung der Strafen, mit denen diese Verstöße geahndet werden, die Einspruchsmittel der eventuellen Zuwiderhandelnden und alle zur Durchführung der Bestimmungen des vorliegenden Artikels nützlichen Maßnahmen. "

Art. 3. Das vorliegende Dekret tritt am Tage seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft. »

In bezug auf den Umfang der Klagen

B.2.1. In der Rechtssache Nr. 2302 beantragen die klagenden Parteien die Nichtigerklärung von Artikel 1 des obengenannten Dekrets vom 8. Juni 2001. In der Rechtssache Nr. 2305 beantragen die klagenden Parteien die vollständige Nichtigerklärung desselben Dekrets.

B.2.2. Aus der Gesamtheit der in beiden Rechtssachen gegen das obenerwähnte Dekret vom 8. Juni 2001 gerichteten Klagegründe geht hervor, daß die klagenden Parteien im wesentlichen Artikel 1 bemängeln, insofern er einen Artikel *1bis* in das Dekret vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, einfügt. Insbesondere sind die ersten zwei Absätze von Artikel *1bis* betroffen, insofern Absatz 1 besagt, daß « der Flughafen von Lüttich-Bierset [...] ein Flughafen [ist], in dem der Betrieb 24 Stunden pro Tag erlaubt wird », und Absatz 2 insbesondere besagt, daß « der Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd [...] ein Flughafen [ist], in dem der Betrieb ausschließlich zwischen 7 Uhr und 22 Uhr erlaubt wird ».

Da keine Kritik gegen Absatz 3 von Artikel 1*bis* oder gegen Artikel 6 des obengenannten Dekrets vom 23. Juni 1994 gerichtet wird, die durch Artikel 1 beziehungsweise Artikel 2 des angefochtenen Dekrets vom 8. Juni 2001 eingefügt wurden, beschränkt sich die Klage auf die beiden ersten Absätze von Artikel 1*bis*.

In bezug auf die Zulässigkeit der Klagen

Rechtssache Nr. 2305

B.3.1. Die Wallonische Regierung stellt das Interesse der VoG Net Sky an der Klageerhebung in Abrede, und zwar einerseits deshalb, weil sich das von der Vereinigung geltend gemachte kollektive Interesse auf die Summe der individuellen Interessen ihrer Mitglieder beschränke, und andererseits, weil der Vereinigungszweck der VoG nicht direkt durch die angefochtenen Rechtshandlungen beeinträchtigt werde.

B.3.2. Wenn eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht sich auf ein kollektives Interesse beruft, ist es erforderlich, daß ihr Vereinigungszweck besonderer Art ist und sich daher vom allgemeinen Interesse unterscheidet, daß sich dieses Interesse nicht auf die individuellen Interessen der Mitglieder beschränkt, daß die angefochtene Rechtsnorm den Vereinigungszweck beeinträchtigen kann, und daß nicht ersichtlich wird, daß dieser Vereinigungszweck nicht bzw. nicht mehr tatsächlich erstrebt wird.

B.3.3. Gemäß ihrer Satzung bezweckt die VoG Net Sky, « die harmonische Einfügung der Wirtschaftstätigkeiten des Lütticher Flughafens zu fördern, indem die Bevölkerung des Lütticher Raumes vor den direkt oder indirekt mit allen Formen des Betriebs des Lütticher Flughafens verbundenen Belastungen geschützt wird ». Sie « setzt sich zum Hauptziel, die Umwelt und die Lebensqualität zu schützen », und « sie bemüht sich, die Beachtung aller auf das Leben in der Gesellschaft anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen durchzusetzen, und sie unternimmt alle notwendigen Schritte, um ihre Zielsetzung zu gewährleisten, falls das Gesetz nichts aussagt oder nicht besteht ».

Der Vereinigungszweck dieser VoG unterscheidet sich vom Gemeinwohl. Ihre Nichtigkeitsklage ist dieser Zielsetzung nicht fremd, da sie gegen ein Dekret über den Flughafen Lüttich-Bierset gerichtet ist, das ihres Erachtens nicht nur die Rechte ihrer Mitglieder, sondern die Interessen der gesamten Lütticher Bevölkerung beeinträchtigt, die sie gemäß ihrer Satzung vor den mit den verschiedenen Betriebsweisen des Lütticher Flughafens einhergehenden Belästigungen schützen möchte. Die Einrede der Wallonischen Regierung ist nicht annehmbar.

B.3.4. Die Klage der VoG Net Sky ist zulässig.

In bezug auf die Zulässigkeit der Schriftsätze der Wallonischen Regierung

B.4.1. Die Wallonische Regierung hat am 16. August 2002 zwei « Erwidierungsschriftsätze » eingereicht, einen in der Rechtssache Nr. 2302 und einen in der Rechtssache Nr. 2305.

B.4.2. Diese Schriftsätze sind in Wirklichkeit Gegenerwidierungsschriftsätze, da die Wallonische Regierung Schriftsätze gemäß Artikel 85 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof hinterlegt hat. Artikel 89 des obengenannten Sondergesetzes ermöglicht es nicht, einen Erwidierungsschriftsatz auf einen anderen Erwidierungsschriftsatz einzureichen, wie die Wallonische Regierung es im vorliegenden Fall tut.

B.5. Die von der Wallonischen Regierung am 16. August 2002 eingereichten Schriftsätze werden aus der Verhandlung ausgeklammert.

Zur Hauptsache

Hinsichtlich des zweiten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 2302

B.6.1. In ihrem Erwidierungsschriftsatz haben die klagenden Parteien erklärt, auf den zweiten Klagegrund gegen das Dekret vom 8. Juni 2001 zu verzichten.

B.6.2. Nichts hindert den Hof daran, diesem Verzicht stattzugeben.

Hinsichtlich des ersten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 2305

B.7. Der erste Klagegrund ist abgeleitet aus dem Verstoß des angefochtenen Dekrets gegen die Regeln zur Zuständigkeitsverteilung und insbesondere Artikel 22 der Verfassung, der dem föderalen Gesetzgeber die Möglichkeit vorbehalte, Ausnahmen vom Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens festzulegen.

Die Wallonische Regierung führt an, daß die Zuständigkeiten, die der Wallonischen Region durch Artikel 6 des Sondergesetzes zur Reform der Institutionen in bezug auf den Umweltschutz verliehen worden seien und die die Lärmbekämpfung einschlossen, sowie die Zuständigkeiten, die sie auf dem Gebiet der Ausstattung und des Betriebs der Flughäfen und öffentlichen Flugplätze besitze, dem angefochtenen Dekret eine Grundlage verliehen.

B.8.1. Artikel 22 der Verfassung bestimmt:

« Jeder hat ein Recht auf Achtung vor seinem Privat- und Familienleben, außer in den Fällen und unter den Bedingungen, die durch Gesetz festgelegt sind.

Das Gesetz, das Dekret oder die in Artikel 134 erwähnte Regel gewährleistet den Schutz dieses Rechtes. »

Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention bestimmt:

« (1) Jede Person hat das Recht auf Achtung ihres Privat- und Familienlebens, ihrer Wohnung und ihrer Korrespondenz.

(2) Eine Behörde darf in die Ausübung dieses Rechts nur eingreifen, soweit der Eingriff gesetzlich vorgesehen und in einer demokratischen Gesellschaft notwendig ist für die nationale oder öffentliche Sicherheit, für das wirtschaftliche Wohl des Landes, zur Aufrechterhaltung der Ordnung, zur Verhütung von Straftaten, zum Schutz der Gesundheit oder der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer. »

B.8.2. Das wesentliche Ziel des Rechtes auf Achtung des Privat- und Familienlebens besteht darin, die Menschen vor der Einmischung in ihr Privatleben, ihr Familienleben, ihre Wohnung oder ihren Briefwechsel zu schützen. In dem Vorschlag, der der Annahme von Artikel 22 der

Verfassung voraufging, wurde « der Schutz der Person, die Anerkennung ihrer Identität, die Bedeutung ihrer Entfaltung sowie derjenigen seiner Familie » hervorgehoben, sowie die Notwendigkeit, das Privat- und Familienleben vor « den Gefahren einer Einmischung, unter anderem als Folge der ständigen Entwicklung der Informationstechniken, wenn Maßnahmen zur Ermittlung, Untersuchung und Kontrolle durch die Behörden und durch private Einrichtungen bei der Ausführung ihrer Funktionen oder Tätigkeiten durchgeführt werden », zu schützen (*Parl. Dok.*, Senat, außerordentliche Sitzungsperiode, 1991-1992, Nr. 100-4/2°, S. 3).

B.8.3. Aus den Vorarbeiten zu Artikel 22 der Verfassung geht im übrigen hervor, daß der Verfassungsgeber « eine möglichst weitgehende Übereinstimmung des Vorschlags mit Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention [angestrebt hat], um jegliche Streitigkeiten über den Inhalt dieses Verfassungsartikels sowie den Inhalt von Artikel 8 der Konvention zu vermeiden » (*Parl. Dok.*, Kammer, 1993-1994, Nr. 997/5, S. 2).

B.8.4. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat angenommen (Urteil in Sachen Powell und Rayner gegen das Vereinigte Königreich vom 21. Februar 1990, Urteil in Sachen Hatton gegen das Vereinigte Königreich vom 2. Oktober 2001), daß die durch Flugzeuge verursachte Lärmbelastung dann, wenn sie übermäßig ist, die Qualität des Privatlebens der Anwohner beeinträchtigen kann und als ein Verstoß gegen die positive Verpflichtung der Staaten, angemessene Maßnahmen zum Schutz der Rechte der Kläger im Sinne von Artikel 8 Absatz 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention zu ergreifen, oder als eine Einmischung einer Behörde, die gemäß den Kriterien von Absatz 2 dieses Artikels zu rechtfertigen ist, angesehen werden kann. Dabei ist das billige Gleichgewicht zwischen den Interessen der Einzelperson und denjenigen der Gesellschaft insgesamt zu berücksichtigen, wobei der Staat in beiden Fällen über einen Ermessensspielraum verfügt, um die zu ergreifenden Maßnahmen festzulegen, insbesondere wenn mit dem Betrieb eines Flughafens ein rechtmäßiges Ziel verfolgt wird und man dessen negative Auswirkungen auf die Umwelt nicht vollständig ausschließen kann.

B.8.5. Unter diesen Vorbehalten kann davon ausgegangen werden, daß die Lärmbelastung von Flugzeugen die Rechte der Anwohner eines Flughafens, die sie aus Artikel 22 der Verfassung schöpfen, verletzen kann, wenn sie ein unerträgliches Maß erreicht.

B.8.6. Sicherlich ist das Recht auf den Schutz einer gesunden Umwelt in Artikel 23 der Verfassung vorgesehen. Daraus ist jedoch nicht abzuleiten, daß Artikel 22 nicht mehr geltend gemacht werden könne, wenn eine Lärmbelastung gegen die in diesem Artikel gewährleistete Achtung vor dem Privat- und Familienleben verstoßen kann.

B.8.7. Aus dem Text von Artikel 22 der Verfassung geht hervor, daß die Regionen bei der Ausübung ihrer Zuständigkeiten die Achtung vor dem Privatleben gewährleisten müssen.

B.8.8. Aufgrund von Artikel 6 § 1 II Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen sind die Regionen zuständig für den Sachbereich des Umweltschutzes und der Lärmbekämpfung. Artikel 6 § 1 X Nr. 7 desselben Sondergesetzes verleiht ihnen die Zuständigkeit für die Ausrüstung und den Betrieb von Flughäfen und öffentlichen Flugplätzen, mit Ausnahme des Flughafens Brüssel-National.

B.8.9. Durch die Annahme der angefochtenen Bestimmungen hat der Dekretgeber Befugnisse in seinen eigenen Sachbereichen ausgeübt. Hierbei mußte er die Achtung vor dem Privatleben gemäß Artikel 22 Absatz 2 der Verfassung gewährleisten. Mit den angefochtenen Bestimmungen soll der Rahmen der Entwicklung der Flughäfen in der Wallonischen Region festgelegt werden, und zwar unter Berücksichtigung des Schutzes der Anwohner dieser Flughäfen vor der durch deren Betrieb verursachten Lärmbelastung.

B.8.10. Zwar geht aus Artikel 22 Absatz 1 der Verfassung hervor, daß nur der föderale Gesetzgeber festlegen kann, in welchen Fällen und unter welchen Bedingungen das Recht auf Achtung vor dem Privat- und Familienleben eingeschränkt werden darf, doch diese Zuständigkeit kann vernünftigerweise lediglich die allgemeinen Beschränkungen dieses Rechtes betreffen, die auf gleich welchen Sachbereich anwendbar sind. Eine andere Beurteilung würde bedeuten, daß gewisse Zuständigkeiten der Gemeinschaften und Regionen sinnlos würden. Der Umstand, daß eine Einmischung in das Privat- und Familienleben die Folge der Regelung eines bestimmten, dem Dekretgeber zugewiesenen Sachbereiches ist, tut seiner Zuständigkeit keinen Abbruch.

B.9. Der aus der Nichtzuständigkeit des Dekretgebers abgeleitete Klagegrund ist unbegründet.

Hinsichtlich des ersten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 2302 und des zweiten Klagegrunds, erster Teil, in der Rechtssache Nr. 2305

B.10. Die klagenden Parteien führen an, daß das angefochtene Dekret, insbesondere dessen Artikel 1, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit deren Artikeln 22 und 23 sowie mit Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention verstoße. Sie werfen dem Dekretgeber insbesondere vor, die Anwohner des Lütticher Flughafens anders zu behandeln als diejenigen des Flughafens von Charleroi, dies wegen der Festlegung unterschiedlicher Betriebszeiten für diese beiden Flughäfen, was auf keiner vernünftigen und objektiven Rechtfertigung beruhe. Dieser Unterschied werde nämlich nur mit der wirtschaftlichen Zweckbestimmung gerechtfertigt, die die Region ihren beiden Flughäfen verliehen habe. Die klagenden Parteien sind der Auffassung, daß der Dekretgeber auf diese Weise auch gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung in Verbindung mit Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention verstoße, insofern die Region im Gegensatz zu dem, was der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte in mehreren Urteilen und insbesondere im Urteil in Sachen Hatton gegen das Vereinigte Königreich vom 2. Oktober 2001 entschieden habe, nicht vor dem Ergreifen einer Maßnahme mit Auswirkungen auf das durch den obengenannten Artikel 8 anerkannte Recht auf Achtung des Privatlebens die notwendigen Maßnahmen für eine gerechte Interessenabwägung zwischen dem wirtschaftlichen Wohlergehen der Region und ihrer positiven Verpflichtung, den Anwohnern die Beachtung der in Artikel 8 der obenerwähnten Europäischen Konvention vorgesehenen Rechte zu gewährleisten, ergriffen habe. Die Wallonische Region verletze somit in unverhältnismäßiger Weise sowohl die Rechte, die durch Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention gewährleistet würden, als auch diejenigen, die durch die Artikel 22 und 23 der Verfassung gewährleistet würden.

B.11.1. Artikel 1 des Dekrets vom 8. Juni 2001 legt die jeweiligen Betriebszeiten der beiden in der Wallonischen Region gelegenen Flughäfen fest, nämlich der Flughafen Lüttich-Bierset und Flughafen Charleroi-Brüssel Süd. Hierzu besagt er, daß der Betrieb des erstgenannten, « dessen Entwicklungsprojekt eine Tätigkeit tagsüber und nachts beinhaltet », rund um die Uhr zugelassen ist. Der Betrieb des zweiten, « dessen Entwicklungsprojekt im wesentlichen auf den Tagesverkehr ausgerichtet ist », ist nur zwischen 7 und 22 Uhr zugelassen, vorbehaltlich

außergewöhnlicher Bewegungen zwischen 6 Uhr und 7 Uhr sowie zwischen 22 Uhr und 23 Uhr unter bestimmten Bedingungen.

B.11.2. Der Behandlungsunterschied, der sich aus den obengenannten Bestimmungen zwischen den Anwohnern des Flughafens Lüttich-Bierset und denjenigen des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd ergibt, wird in den Vorarbeiten mit der wirtschaftlichen Zweckbestimmung gerechtfertigt, die die Wallonische Region ihren Flughäfen jeweils verliehen habe (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2000-2001, Nr. 183/1, S. 2, und Nr. 183/7, SS. 3 und 4).

Der Betrieb von zwei Flughäfen entspricht in der Perspektive des wirtschaftlichen und sozialen Wohlergehens der Wallonischen Region selbst in städtischen Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte einem legitimen Ziel, das nicht ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt erreicht werden kann.

B.12.1. Die Entscheidung der Wallonischen Region, für den Flughafen von Charleroi die Funktion des Personentransportes und für denjenigen von Lüttich die Funktion des Frachtverkehrs zu entwickeln, fällt in ihren Zuständigkeitsbereich und in ihre Ermessensbefugnis. Nichts deutet im vorliegenden Fall darauf hin, daß eine unvernünftige Entscheidung getroffen worden wäre, da diese im übrigen auf einer 1991-1992 durchgeführten Marktstudie fußte.

B.12.2. Die unterschiedliche wirtschaftliche Zweckbestimmung der einzelnen Flughäfen beinhaltet, daß die Tätigkeit desjenigen von Charleroi nachts unterbrochen werden kann, während die Tätigkeit desjenigen von Lüttich, die « Expresfracht », einen durchgehenden Betrieb erfordert. Daraus ergibt sich, daß die Anwohner von Lüttich-Bierset eine nächtliche Lärmbelastung werden ertragen müssen, im Gegensatz zu denjenigen von Charleroi.

B.12.3. Die Parteien erkennen an, daß der Unterschied in der von den Anwohnern zu ertragenden Lärmbelastung, je nachdem, ob sie Anwohner von Lüttich-Bierset oder von Charleroi seien, bereits vor der Annahme der angefochtenen Bestimmung bestanden habe.

Entsprechend der Zielsetzung des Dekrets und der Notwendigkeit, in anderen Bestimmungen Schutz- und Begleitmaßnahmen zu ergreifen, die dem Dekretgeber bei der

Lärmbekämpfung obliegen – wobei diese unterschiedlich sein können, um der unterschiedlichen wirtschaftlichen Zweckbestimmung der beiden Flughäfen Rechnung zu tragen -, konnte er die Öffnungszeiten der beiden betroffenen Flughäfen genauer festlegen. Man kann dem Dekretgeber in der Tat nicht vorwerfen, den Anwohnern von Charleroi durch begrenzte Öffnungszeiten eine Garantie gewährt zu haben, daß die Lärmbelastung, die sie zu ertragen haben, begrenzt bleiben wird, und daß die Begleitmaßnahmen für sie dieser Belastung besser angepaßt sein werden. Man kann ihm auch nicht vorwerfen, den bedeutenderen spezifischen Maßnahmen, zu denen er infolge der nächtlichen Lärmbelastung für die Anwohner von Lüttich-Bierset veranlaßt sein wird, eine Grundlage zu verleihen.

Hinsichtlich des zweiten Teils des Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 2305

B.13. Der Klagegrund ist nicht gegen den Inhalt des angefochtenen Dekrets gerichtet, sondern gegen das Fehlen von Maßnahmen, mit denen die Vorbereitung hätte einhergehen müssen. Der Hof ist nicht befugt zu beurteilen, ob der Annahme eines Dekrets vorherige Befragungen, Studien oder Sachverständigenuntersuchungen hätten vorausgehen müssen.

B.14. Der Klagegrund ist unbegründet.

Hinsichtlich des dritten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 2302

B.15. Die klagenden Parteien behaupten, Artikel 1 des angefochtenen Dekrets verstoße gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention. Der wirkliche Zweck des angefochtenen Artikels bestehe nämlich darin, die Anwohner des Flughafens Lüttich-Bierset daran zu hindern, bei der richterlichen Gewalt zu erreichen, daß sie eine Maßnahme zum Verbot oder zur Einschränkung der Nachtflüge wegen der fehlerhaften Beeinträchtigung der Rechte der Anwohner anordne.

B.16. Im Gegensatz zu den Darlegungen der klagenden Parteien hindert das angefochtene Dekret sie nicht daran, sich an die Gerichte zu wenden oder die eingeleiteten Verfahren weiterzuführen, und ändert es nicht die Bedingungen für die Einleitung dieser Verfahren.

B.17. Der Klagegrund ist unbegründet.

Hinsichtlich des vierten Klagegrunds in der Rechtssache Nr. 2302 und des zweiten Klagegrunds, zweiter Teil, in der Rechtssache Nr. 2305

B.18. Die klagenden Parteien führen an, Artikel 1 des angefochtenen Dekrets verstoße gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit deren Artikel 23 Absatz 3 Nrn. 2 und 4. Der Behandlungsunterschied zwischen den Anwohnern des Lütticher Flughafens und denjenigen des Flughafens von Charleroi stelle eine unverhältnismäßige Verletzung der Rechte der Anwohner des Lütticher Flughafens dar, angesichts dessen, daß Artikel 23 der Verfassung den einzelnen Gesetzgebern eine Stillhalteverpflichtung auferlege, was bedeute, daß er es ihnen untersage, eine Gesetzgebung zu beschließen, die im vorliegenden Fall ungünstiger für die Umwelt sei als die vorherige. Nach Auffassung der klagenden Parteien habe der angefochtene Dekretsartikel nämlich zur Folge, daß sie daran gehindert würden, ein für den Schutz ihrer Umwelt günstiges Urteil des Appellationshofes Lüttich zu erreichen, falls die Fehler der Wallonischen Region anerkannt würden.

B.19. Im Gegensatz zu den Darlegungen der klagenden Parteien stellt das angefochtene Dekret keinen Rückschritt im Verhältnis zur vorherigen Situation dar, da das Dekret vom 23. Juni 1994 vor seiner Abänderung keine Bestimmung über die Öffnungszeiten der Flughäfen der Wallonischen Region enthielt und somit Nachtflüge nicht verbot. Außerdem ändert das angefochtene Dekret keineswegs die Bedingungen für den Zugang der klagenden Parteien zu den Gerichten und hindert sie ebenfalls nicht daran, die bereits eingeleiteten Verfahren weiterzuführen. Ohne daß geprüft werden muß, ob Artikel 23 der Verfassung eine Stillhalteverpflichtung bezüglich des Rechtes auf Schutz der Gesundheit und einer gesunden Umwelt enthält, stellt der Hof fest, daß die Beschwerde faktisch mangelhaft ist.

B.20. Der Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klagen zurück.

Verkündet in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 30. April 2003.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior