

Geschäftsverzeichnissnrn. 3183 und 3188
Urteil Nr. 189/2005 vom 14. Dezember 2005

URTEIL

In Sachen: Klagen auf Nichtigerklärung von Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung in der durch das Dekret der Wallonischen Region vom 29. April 2004 abgeänderten Fassung, erhoben von der VoG Net Sky und anderen und von R. Deneye und anderen.

Der Schiedshof,

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

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. Gegenstand der Klagen und Verfahren

a. Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 2. Dezember 2004 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 6. Dezember 2004 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung in der durch das Dekret der Wallonischen Region vom 29. April 2004 (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 4. Juni 2004, zweite Ausgabe) abgeänderten Fassung: die VoG Net Sky, mit Vereinigungssitz in 4450 Juprelle, rue Joseph Martin 12, A. Bourgeois, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Centre 34, J. Starck, wohnhaft in 4450 Lantin, rue Haut Cornillon 1, A. Lejeune, wohnhaft in 4450 Juprelle, rue Joseph Martin 12, P. Leonard, wohnhaft in 4340 Awans, rue du Domaine de Waroux 27, und H. Wegria, wohnhaft in 4431 Ans, rue du Cheval d'Or 5.

b. Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 3. Dezember 2004 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 7. Dezember 2004 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung in der durch das Dekret der Wallonischen Region vom 29. April 2004 (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 4. Juni 2004, zweite Ausgabe) abgeänderten Fassung: R. Deneye, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue Eloi Fouarge 40, G. Houbreckx, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Château d'eau 5, J.-L. Portier, wohnhaft in 4400 Flémalle, rue des Awirs 226, F. Jans, wohnhaft in 4537 Verlaine, Clos des Saules 3, S. Moureau-Pirotte, wohnhaft in 4460 Horion-Hozémont, rue du Péry 26, und T. Vaes, wohnhaft in 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Vicinal 14/A.

Diese unter den Nummern 3183 und 3188 ins Geschäftsverzeichnis des Hofes eingetragenen Rechtssachen wurden verbunden.

Die Wallonische Regierung hat Schriftsätze eingereicht, die klagenden Parteien haben Erwiderungsschriftsätze eingereicht und die Wallonische Regierung hat auch Gegenerwiderungsschriftsätze eingereicht.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 12. Oktober 2005

- erschienen

. RA L. Cambier und RA R. Born, in Brüssel zugelassen, für die klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 3183,

. RA X. Close, ebenfalls *loco* RA L. Misson, in Lüttich zugelassen, für die klagenden Parteien in der Rechtssache Nr. 3188,

. RÄin F. Guerenne, in Nivelles zugelassen, *loco* RA F. Haumont, in Brüssel zugelassen, für die Wallonische Regierung,

- haben die referierenden Richter J. Spreutels und L. Lavrysen Bericht erstattet,

- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,

- wurden die Rechtssachen zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachengebrauch beziehen, wurden eingehalten.

II. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

Zur Hauptsache

In Bezug auf die angefochtenen Bestimmungen

B.1. Das Dekret vom 29. April 2004 zur Abänderung des Artikels 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung bestimmt:

« Artikel 1. In Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung werden folgende Abänderungen vorgenommen:

1. Paragraph 2 wird durch folgenden Text ersetzt:

' § 2. Die Regierung ist befugt, einen langfristigen Entwicklungsplan auf der Grundlage von Lärmbelastungszonen abzugrenzen, die den Höchstbegrenzungen der Entwicklung der Flughäfen und Flugplätzen in der Wallonischen Region entsprechen.

Die Zonen des langfristigen Entwicklungsplans werden unter Berücksichtigung des Werts des Lärmindezes L_{den} festgelegt, der mittels folgender Formel berechnet wird:

$$L_{den} = 10 \lg (12 \cdot 10^{L_{day}/10} + 4 \cdot 10^{(L_{evening} + 5)/10} + 8 \cdot 10^{(L_{night} + 10)/10})$$

$$L_{den} = 10 \lg 24$$

wobei:

- L_{day} ist der entsprechende Pegel, der lediglich von Flugzeugen zwischen 7:00 und 19:00 Uhr verursacht wird;

- $L_{evening}$ ist der entsprechende Pegel, der lediglich von Flugzeugen zwischen 19:00 und 23:00 verursacht wird;

- L_{night} ist der entsprechende Pegel, der lediglich von Flugzeugen zwischen 23:00 und 7:00 verursacht wird;

- wobei L_{day} , $L_{evening}$ und L_{night} alle drei mittels folgender Formel berechnet werden:

$$L_T = 10 \lg (1 * A_n (t_i 10^{L_{eqi}/10}))$$

$$L_t = 10 \lg (T \hat{T}=1)$$

wobei:

- T entspricht dem Tag, dem Abend oder der Nacht, das heißt jeweils 43 200 Sekunden (7:00 - 19:00), 14 400 Sekunden (19:00 - 23:00) oder 28 800 Sekunden;

- n ist die Gesamtzahl der Flugzeuge über einen Zeitraum T ;

L^{eqi} ist der entsprechende Pegel bezüglich des i^{ten} Flugzeugs;

- t_i ist die Durchflugszeit in Sekunden bezüglich des i^{ten} Flugzeugs.

Die erste Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt "Zone A" entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} eine Lärmbelastung von mindestens 70 dB (A) aufweist.

Die zweite Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt "Zone B", entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} 65 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 70 dB (A) liegt.

Die dritte Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt "Zone C", entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} 60 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 65 dB (A) liegt.

Die vierte Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt "Zone D", entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} 55 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 60 dB (A) liegt. '

2. Ein neuer Paragraph 3 lautet folgendermaßen:

' § 3. In dem langfristigen Entwicklungsplan kann die Wallonische Regierung einen Lärmbelastungsplan bestimmen, der mit der auf zehn Jahre geplanten Entwicklung der Flughäfen übereinstimmt und Lärmbelastungszonen enthält, die unter Berücksichtigung des Wertes des Lärmindex L_{den} im Sinne von Paragraph 2 auf degressive Weise festgelegt werden.

Die erste Lärmbelastungszone, genannt "Zone A", entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} auf zehn Jahre eine Lärmbelastung von mindestens 70 dB (A) aufweist.

Die zweite Lärmbelastungszone, genannt "Zone B", entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} auf zehn Jahre 66 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 70 dB (A) liegt.

Die dritte Lärmbelastungszone, genannt "Zone C", entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} auf zehn Jahre 61 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 66 dB (A) liegt.

Die vierte Lärmbelastungszone, genannt "Zone D", entspricht derjenigen, für die der Lärmindex L_{den} auf zehn Jahre 56 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 61 dB (A) liegt.

Die Lärmbelastungszone werden dreimal im Jahr revidiert, ohne dass die demzufolge abgegrenzten neuen Zonen im Verhältnis zu den vor der Revision festgelegten Zonen verringert werden können und ohne dass diese neuen Zonen die durch den langfristigen Entwicklungsplan festgelegten Grenzen überschreiten können. '

3. In Paragraph 3, Absatz 1, der zum Paragraph 4, Absatz 1 wird, werden die Wörter ' in diesen Lärmbelastungszone ' durch die Wörter ' in diesen in Anwendung des Paragraphen 2 und des Paragraphen 3 festgelegten Zonen ' ersetzt.

4. In Paragraph 3, Absatz 1, der zum Paragraph 4, Absatz 1 wird, wird ein Punkt 5° mit folgendem Wortlaut eingefügt: ' 5° Projekte im Bereich der städtebaulichen Entwicklung oder der Verbesserung des Lebensumfelds verwirklichen '.

5. In Paragraph 3, der zum Paragraph 4 wird, wird der Absatz 2 durch folgenden Absatz ersetzt:

' Im Rahmen der von der Regierung getroffenen Maßnahmen gemäß dem oben erwähnten Absatz 1:

1° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelastung ausgesetzt ist, für die der Lärminde L_{den} 70 dB (A) oder mehr aufweist, als zu der Zone A gehörend;

2° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelastung ausgesetzt ist, für die der Lärminde L_{den} 66 dB (A) oder mehr und weniger als 70 dB (A) aufweist, als zu der Zone B gehörend;

3° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelastung ausgesetzt ist, für die der Lärminde L_{den} 61 dB (A) oder mehr und weniger als 66 dB (A) aufweist, als zu der Zone C gehörend;

4° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelastung ausgesetzt ist, für die der Lärminde L_{den} 56 dB (A) oder mehr und weniger als 61 dB (A) aufweist, als zu der Zone D gehörend;

6. In Paragraph 3, Absatz 3, der zum Paragraph 4, Absatz 3, 8° wird, werden die Wörter '(A, B, C oder D)' jedesmal durch '(A', B', C' oder D')' ersetzt.

7. Ein Paragraph 5 mit dem nachstehenden Wortlaut wird zwischen den Paragraphen 3, der zum Paragraphen 4 wird, und den Paragraphen 4, der zum Paragraphen 7 wird, eingefügt:

' § 5. In den Zonen A', B' und C' des Lärmbelastungsplans des Flughafens Lüttich-Bierset sind folgende Grundsätze anwendbar:

1° wenn in den Hauptschlafräumen der innerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer minimalen Schalldämpfung von 42 dB (A);

2° wenn in den Hauptschlafräumen der außerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer Schalldämmung, die ausreicht, um einen Schallpegel von höchstens 45 dB (A) zu garantieren, ohne dass diese maximalen Schallpegel mehr als zehnmal im Laufe eines Zeitraums von vierundzwanzig Stunden überschritten werden dürfen, vorausgesetzt dass diese Überschreitungen auf eine Überschreitung des in Paragraph 7 erwähnten maximalen Außenschallpegels zurückzuführen sind.

In den Zonen A', B' und C' des Lärmbelastungsplans des Flughafens Charleroi-Brüssel sind folgende Maßnahmen anwendbar:

1° wenn in den Haupttagesräumen der innerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer minimalen Schalldämmung von 38 dB (A);

2° wenn in den Haupttagesräumen der außerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer Schalldämmung, die ausreicht, um in dem Tagesraum bzw. in den Tagesräumen einen Schallpegel von höchstens 55 dB (A) zu garantieren, ohne dass diese maximalen Schallpegel mehr als zehnmal im Laufe eines Zeitraums von vierundzwanzig Stunden überschritten werden dürfen, vorausgesetzt dass diese Überschreitungen auf eine Überschreitung des in Paragraph 7 erwähnten maximalen Außenschallpegels zurückzuführen sind.

Die Regierung ist befugt, eine geringere Anzahl von Überschreitungen festzulegen.

Die Arbeiten erfolgen gemäß dem von der Regierung festgelegten Verfahren auf Kosten der Wallonischen Region.

Die finanzierten Arbeiten sind insbesondere Folgende: Ersetzung der vorhandenen Glasfenster durch solche mit hoher akustischer Leistung, Ersetzung des Außenholzwurks (Rahmen und Türen), Anbringung von Vorsatzfenstern, Anbringung akustischer Lufteintrittshauben, Ersetzung der Innentüren und Ausstiegluken, Anbringung einer Doppelung auf den Dachschrägen oder Verstärkung des Dachbelags, Anbringung einer Doppelung auf dem Dachboden, Anbringung einer akustischen Doppeldecke, Einbau eines Schalldämpfers (Schornstein, Abzug, usw.) Zuspitzen der Lufteinlässe, Anbringung einer mechanischen Belüftung, akustische Verstärkung und/oder Abbau der Rollladenkästen und Briefkästen.

Was die in den Zonen A', B' oder C' des Flughafens von Lüttich-Bierset gelegenen Gebäude betrifft, beziehen sich die Arbeiten auf die zwei Haupttagesräume der Wohnung, sowie auf die Hauptschlafräume, das heißt auf ein Schlafzimmer pro Person, die in dem betreffenden Wohngebäude wohnhaft ist.

Was die in den Zonen A', B' oder C' des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd gelegenen Gebäude betrifft, beziehen sich die Arbeiten auf die zwei Haupttagesräume der Wohnung.

Die finanzielle Beteiligung der Region beschränkt sich auf 50 % des Verkehrswerts. Falls der Betrag der Arbeiten diesen Wert überschreitet, ist die Regierung befugt, den Rückkauf des Gebäudes nach einem freihändigen Verfahren vorzuschlagen.

Wenn aus Gründen der technischen oder städtebaulichen Spezifitäten des Gebäudes keine technische Lösung für die Schalldämmung gefunden werden kann, ist die Regierung ausnahmsweise befugt, den Rückkauf des Gebäudes nach einem freihändigen Verfahren vorzuschlagen. '

8. Ein Paragraph 6 mit folgendem Wortlaut wird nach dem Paragraphen 5 eingefügt:

' § 6. Innerhalb der Zone D' des Lärmbelastungsplans des Flughafens von Lüttich-Bierset wird:

- für die in der Zone C des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 7.400 Euro gewährt;
- für die in der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 3.718 Euro gewährt;

Innerhalb der Zone D' des Lärmbelastungsplans des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd wird:

- für die in der Zone C des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 5.000 Euro gewährt;
- für die in der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 2.479 Euro gewährt.

Diese Beträge werden jährlich nach dem Index der Verbraucherpreise angeglichen, wobei der Ausgangsindex derjenige des Monats ist, der dem Inkrafttreten des Dekrets vorausgeht.

Die Arbeiten, die mittels der Pauschalbeihilfe finanziert werden können, sind folgende: Ersetzung der vorhandenen Glasfenster durch solche mit hoher akustischer Leistung, Ersetzung des Außenholzwerks (Rahmen und Türen), Anbringung von Vorsatzfenstern, Anbringung akustischer Lufteintrittshauben, Ersetzung der Innentüren und Ausstiegluken, Anbringung einer Doppelung auf den Dachschrägen oder Verstärkung des Dachbelags, Anbringung einer Doppelung auf dem Dachboden, Anbringung einer akustischen Doppeldecke, Einbau eines Schalldämpfers (Schornstein, Abzug, usw.) Zustopfen der Lufteinlässe, Anbringung einer mechanischen Belüftung, akustische Verstärkung und/oder Abbau der Rollladenkästen und Briefkästen.

Die Regierung legt die Bedingungen und das Verfahren zur Gewährung der Beihilfe fest. '

9. Der Paragraph 4, der zum Paragraphen 7 wird, wird durch folgenden Text ersetzt:

' § 7. Die Regierung ist befugt, in L_{max} ausgedrückte Höchslärmschwellen am Boden zwischen 23:00 und 7:00 Uhr und zwischen 7:00 und 23:00 Uhr festzulegen, die von den Luftfahrzeugen, die die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallenden Flughäfen benutzen, nicht überschritten werden dürfen.

Diese Lärmschwellen werden unter Berücksichtigung des Wertes des Lärmindezes L_{max} auf der Grundlage folgender Definitionen bestimmt:

- der A-gewichtete äquivalente Schalldruckpegel: $L_{Aeq}(T)$;

- der A-gewichtete äquivalente Schalldruckpegel A (L_{Aeq}) eines an einem bestimmten geographischen Ort während eines Zeitraums T gemessenen schwankenden Geräuschs entspricht dem beständigen Dauergeräusch, das während eines gleichen Zeitraums denselben mittleren quadratischen Druck hätte wie der schwankende Lärm:

$$L_{Aeq}(T) = 10 \lg \frac{1}{T} \int_0^T p_A^2(t) dt$$

$$L_{Aeq}(T) = 10 \lg T - 0,0002 T^2$$

$p_A(t)$ = A-gewichtete Schalldruckpegel, Funktion der Zeit, in Pascal;

p_0 = Bezugsschalldruck (gleich 20 μ Pa);

T = Integrationsdauer des schwankenden Lärms.

Der Höchstschallpegel eines Luftfahrzeugs L_{max} : der Höchstwert des Schalldruckpegels L_{Aeq} (1s), der beim Vorbeifliegen eines Luftfahrzeugs gemessen wird und spezifisch durch dieses an einem bestimmten geographischen Ort erzeugt wird, *i.e.* $M \& [Aeq(1s)]$ Flugzeug M_{max} .

Zwischen 23 Uhr und 7 Uhr werden diese Lärmschwellen in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone B auf 87 dB (A) L_{max} festgelegt; in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone C werden sie auf 82 dB (A) L_{max} festgelegt und in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans werden sie auf 77 dB (A) L_{max} festgelegt.

Zwischen 7 Uhr und 23 Uhr werden diese Lärmschwellen in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone B auf 93 dB (A) L_{max} festgelegt; in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone C werden sie auf 88 dB (A) L_{max} festgelegt und in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans werden sie auf 83 dB (A) L_{max} festgelegt.

10. Die Paragraphen 5, 6, 8 und 9 werden aufgehoben.

Art. 2. Das vorliegende Dekret tritt am Tage seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft ».

B.2.1. Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung bestimmt nach seiner Abänderung durch das angefochtene Dekret vom 29. April 2004 und nach der teilweisen Nichtigerklärung des Paragraphen 5 Absatz 1 Nr. 2 durch das Urteil Nr. 101/2005 des Hofes Folgendes:

« § 1. Die Wallonische Regierung ist befugt, Maßnahmen zu treffen, um in der Nähe der Flughäfen und Flugplätze der Wallonischen Region die Anlieger, die der infolge ihres Betriebs anfallenden Lärmbelastung ausgesetzt sind, zu schützen.

§ 2. Die Regierung ist befugt, einen langfristigen Entwicklungsplan auf der Grundlage von Lärmbelastungszonen abzugrenzen, die den Höchstbegrenzungen der Entwicklung der Flughäfen und Flugplätzen in der Wallonischen Region entsprechen.

Die Zonen des langfristigen Entwicklungsplans werden unter Berücksichtigung des Werts des Lärmindezes L_{den} festgelegt, der mittels folgender Formel berechnet wird:

$$L_{den} = 10 \lg (12 \cdot 10^{L_{day}/10} + 4 \cdot 10^{(L_{evening} + 5)/10} + 8 \cdot 10^{(L_{night} + 10)/10})$$

$$L_{den} = 10 \lg 24$$

wobei:

- L_{day} ist der entsprechende Pegel, der lediglich von Flugzeugen zwischen 7:00 und 19:00 Uhr verursacht wird;

- $L_{evening}$ ist der entsprechende Pegel, der lediglich von Flugzeugen zwischen 19:00 und 23:00 verursacht wird;

- L_{night} ist der entsprechende Pegel, der lediglich von Flugzeugen zwischen 23:00 und 7:00 verursacht wird;

- wobei L_{day} , $L_{evening}$ und L_{night} alle drei mittels folgender Formel berechnet werden:

$$L_T = 10 \lg (1 \cdot A_n (t_i 10^{L_{eqi}/10}))$$

$$L_t = 10 \lg (T \hat{T}=1)$$

wobei:

- T entspricht dem Tag, dem Abend oder der Nacht, das heißt jeweils 43 200 Sekunden (7:00 - 19:00), 14 400 Sekunden (19:00 - 23:00) oder 28 800 Sekunden;

- n ist die Gesamtzahl der Flugzeuge über einen Zeitraum T ;

L^{eqi} ist der entsprechende Pegel bezüglich des i^{ten} Flugzeugs;

- t_i ist die Durchflugszeit in Sekunden bezüglich des i^{ten} Flugzeugs.

Die erste Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt 'Zone A' entspricht derjenigen, für die der Lärmindezes L_{den} eine Lärmbelastung von mindestens 70 dB (A) aufweist.

Die zweite Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt 'Zone B', entspricht derjenigen, für die der Lärmindezes L_{den} 65 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 70 dB (A) liegt.

Die dritte Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt 'Zone C', entspricht derjenigen, für die der Lärmindezes L_{den} 60 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 65 dB (A) liegt.

Die vierte Zone des langfristigen Entwicklungsplans, genannt 'Zone D', entspricht derjenigen, für die der Lärminde x L_{den} 55 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 66 dB (A) liegt.

§ 3. In dem langfristigen Entwicklungsplan kann die Wallonische Regierung einen Lärmbelastungsplan bestimmen, der mit der auf zehn Jahre geplanten Entwicklung der Flughäfen übereinstimmt und Lärmbelastungszonen enthält, die unter Berücksichtigung des Wertes des Lärminde x s L_{den} im Sinne von Paragraph 2 auf degressive Weise festgelegt werden.

Die erste Lärmbelastungszone, genannt 'Zone A', entspricht derjenigen, für die der Lärminde x L_{den} auf zehn Jahre eine Lärmbelastung von mindestens 70 dB (A) aufweist.

Die zweite Lärmbelastungszone, genannt 'Zone B', entspricht derjenigen, für die der Lärminde x L_{den} auf zehn Jahre 66 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 70 dB (A) liegt.

Die dritte Lärmbelastungszone, genannt 'Zone C', entspricht derjenigen, für die der Lärminde x L_{den} auf zehn Jahre 61 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 66 dB (A) liegt.

Die vierte Lärmbelastungszone, genannt 'Zone D', entspricht derjenigen, für die der Lärminde x L_{den} auf zehn Jahre 56 dB (A) erreicht oder überschreitet oder unter 61 dB (A) liegt.

Die Lärmbelastungszonen werden dreimal im Jahr revidiert, ohne dass die demzufolge abgegrenzten neuen Zonen im Verhältnis zu den vor der Revision festgelegten Zonen verringert werden können und ohne dass diese neuen Zonen die durch den langfristigen Entwicklungsplan festgelegten Grenzen überschreiten können.

§ 4. In diesen in Anwendung des Paragraphen 2 und des Paragraphen 3 festgelegten Zonen kann die Wallonische Regierung unter anderem:

1° bebaute oder unbebaute Immobiliengüter gleich welcher Art erwerben;

2° das Anbringen von Anlagen fördern, die dazu bestimmt sind, den Lärm oder die Vibrationen zu verringern, zu dämpfen oder ihren nachteiligen Folgen abzuhelpen, gegebenenfalls durch die Gewährung eines Zuschusses oder einer Prämie;

3° dem Inhaber eines Hauptwohnsitzmietvertrags eine Umzugsprämie vorschlagen;

4° gegebenenfalls Schalldämmungsnormen und die Benutzung von für die Erbauung und den Umbau von Gebäuden spezifischen Baustoffen vorschreiben;

5° Projekte im Bereich der städtebaulichen Entwicklung oder der Verbesserung des Lebensumfelds verwirklichen.

Im Rahmen der von der Regierung getroffenen Maßnahmen gemäß dem oben erwähnten Absatz 1:

1° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelästigung ausgesetzt ist, für die der Lärmindex L_{den} 70 dB (A) oder mehr aufweist, als zu der Zone A gehörend;

2° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelästigung ausgesetzt ist, für die der Lärmindex L_{den} 66 dB (A) oder mehr und weniger als 70 dB (A) aufweist, als zu der Zone B gehörend;

3° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelästigung ausgesetzt ist, für die der Lärmindex L_{den} 61 dB (A) oder mehr und weniger als 66 dB (A) aufweist, als zu der Zone C gehörend;

4° gilt jedes bebaute oder unbebaute Immobiliengut, das einer Lärmbelästigung ausgesetzt ist, für die der Lärmindex L_{den} 56 dB (A) oder mehr und weniger als 61 dB (A) aufweist, als zu der Zone D gehörend.

Im Hinblick auf die Anwendung des oben erwähnten Absatzes 2 werden die Messungen der vom zivilen und gewerblichen Flugverkehr aus oder nach den unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallenden Flughäfen ausgelösten Schallpegel unter folgenden Bedingungen aufgenommen:

1. für die Maschinen der Klasse I entspricht das Gerätenetz für die Lautstärkemessungen den durch die Normen CEI651 und CEI804 festgelegten Bedingungen;

2. das Messnetz wird vor und nach der Messung mittels eines genehmigten Kalibrators systematisch kalibriert, wobei die Abstände stets unter 0,5 dB liegen müssen;

3. die Lautstärkemessung wird zwangsläufig außerhalb der Gebäude durchgeführt. Das Mikrofon wird zwangsläufig an einem Mast mit einer Höhe von mindestens vier Metern im Verhältnis zu dem natürlichen Gelände und in einer Entfernung von mindestens zwei Metern von jeglicher schallreflektierenden Struktur (Mauern, Dächer, Schuppen, Gartenlauben, usw.) angebracht. Es wird zwangsläufig mit einer Windkappe der Klasse 1 versehen;

4. die elementaren Schallpegel werden nach der sogenannten Methode « L_{eq} kurz » gemessen. Sie werden alle Sekunden, L_{Aeq} (1s), durchgehend für einen gesamten Zeitraum von mindestens vierzehn aufeinanderfolgenden Tagen mit gewöhnlichem Flugbetrieb unter Miteinschließung mindestens eines Wochenendes und unter Vorbehalt einer Aussetzung im Falle ungünstiger, gemäß der Norm ISO 1996 - 2: 1987 und ISO 1996 - 1: 1982 festgelegter Wetterverhältnisse gemessen und im Gerät eingespeichert;

5. die gemessenen Schallpegel werden mit den Angaben der von den betroffenen Flughäfen übermittelten Flugpläne (CR 1) im Hinblick auf ihre Bearbeitung in Zusammenhang gebracht. Die akustischen Begebenheiten in Verbindung mit dem Vorüberfliegen von Luftfahrzeugen werden ab der zeitlichen Entwicklung der alle Sekunden L_{Aeq} (1s) gemessenen elementaren Schallpegel identifiziert. Diese akustischen Begebenheiten werden in Betracht gezogen, sobald der von ihnen verursachte Schallpegel sich von dem umgebenden Grundgeräusch abhebt und bis dieses ihn wieder in sich aufnimmt;

6. ein Messbericht wird nach dem von der Regierung festgelegten Verfahren erstellt;

7. dieser Bericht wird durch eine Errechnung ergänzt, in der den voraussichtlichen Flugbewegungen der Flugzeuge, so wie sie zur Bestimmung des Umkreises der Lärmbelastungszone in Betracht gezogen werden, vorgegriffen wird;

8. die Zugehörigkeit durch Gleichstellung zu einer Lärmbelastungszone (A', B', C' oder D') erfolgt durch den Vergleich der in dem in Punkt 7° erwähnten Messbericht angegebenen erzielten Ergebnisse mit dem Lärminde L_{DN} der Referenzzone (A', B', C' oder D'). Falls die im Messbericht angegebenen Lärminde L_{DN} den Referenzindex (70, 65, 60 oder 55 dB (A)) mindestens vier Mal erreichen oder überschreiten, wird das betreffende Gebäude zu der Referenzzone (A', B', C' oder D') gezählt;

9. in dem in Punkt 8 erwähnten Fall gibt das Protokoll der erzielten Ergebnisse Anspruch auf die in Absatz 1 erwähnten Maßnahmen, deren Durchführung unter den von der Regierung verabschiedeten Bedingungen erfolgt;

10. unter Einhaltung der oben angeführten Methoden lässt die Regierung Schallpegelmessungen an verschiedenen Orten oder in verschiedenen Vierteln vornehmen, die insbesondere am Rande der Zonen liegen. Durch diese vorhergehenden Messungen kann sie beurteilen, an welchen Orten oder in welchen Vierteln sich der Anspruch auf die Vorteile des Absatzes 2 als gerechtfertigt erweisen kann. Falls die von der Regierung in dieser Weise durchgeführten Messungen angeben, dass sich der Anspruch auf eine der in Absatz 2 des vorhergehenden Paragraphen 3 vorgesehenen Bestimmungen *prima facie* als gerechtfertigt erweist, leitet die Regierung auf ihre Kosten die erforderlichen individuellen Maßnahmen ein. Falls die Untersuchung der von der Regierung durchgeführten Schallpegelmessungen eine derartige Schlussfolgerung ausschließt, legt derjenige, der dennoch der Auffassung ist, dass er den Vorteil des Absatzes 2 beanspruchen kann, die mit den ihn betreffenden individuellen Maßnahmen verbundenen Kosten vor und bekommt sie zurückerstattet, insofern sich sein Anspruch als gerechtfertigt erweist.

Die Regierung verabschiedet das Verfahren zur Durchführung der Absätze 2 und 3, sowie alle anderen zweckdienlichen Maßnahmen.

§ 5. In den Zonen A', B' und C' des Lärmbelastungsplans des Flughafens Lüttich-Bierset sind folgende Grundsätze anwendbar:

1° wenn in den Hauptschlafträumen der innerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer minimalen Schalldämmung von 42 dB (A);

2° wenn in den Hauptschlafträumen der außerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer Schalldämmung, die ausreicht, um einen Schallpegel von höchstens 45 dB (A) zu garantieren.

In den Zonen A', B' und C' des Lärmbelastungsplans des Flughafens Charleroi-Brüssel sind folgende Maßnahmen anwendbar:

1° wenn in den Haupttagesräumen der innerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer minimalen Schalldämmung von 38 dB (A);

2° wenn in den Haupttagesräumen der außerhalb der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgenommenen Wohnungen Schalldämmungsarbeiten durchgeführt werden, gewährleisten diese durch angemessene Techniken die Einhaltung einer Schalldämmung, die ausreicht, um in dem Tagesraum bzw. in den Tagesräumen einen Schallpegel von höchstens 55 dB (A) zu garantieren, ohne dass diese maximalen Schallpegel mehr als zehnmal im Laufe eines Zeitraums von vierundzwanzig Stunden überschritten werden dürfen, vorausgesetzt dass diese Überschreitungen auf eine Überschreitung des in Paragraph 7 erwähnten maximalen Außenschallpegels zurückzuführen sind.

Die Regierung ist befugt, eine geringere Anzahl von Überschreitungen festzulegen.

Die Arbeiten erfolgen gemäß dem von der Regierung festgelegten Verfahren auf Kosten der Wallonischen Region.

Die finanzierten Arbeiten sind insbesondere Folgende: Ersetzung der vorhandenen Glasfenster durch solche mit hoher akustischer Leistung, Ersetzung des Außenholzwurks (Rahmen und Türen), Anbringung von Vorsatzfenstern, Anbringung akustischer Lufteintrittshauben, Ersetzung der Innentüren und Ausstiegluken, Anbringung einer Doppelung auf den Dachschrägen oder Verstärkung des Dachbelags, Anbringung einer Doppelung auf dem Dachboden, Anbringung einer akustischen Doppeldecke, Einbau eines Schalldämpfers (Schornstein, Abzug, usw.) Zustoßen der Lufteinlässe, Anbringung einer mechanischen Belüftung, akustische Verstärkung und/oder Abbau der Rollladenkästen und Briefkästen.

Was die in den Zonen A', B' oder C' des Flughafens von Lüttich-Bierset gelegenen Gebäude betrifft, beziehen sich die Arbeiten auf die zwei Haupttagesräume der Wohnung, sowie auf die Hauptschlafräume, das heißt auf ein Schlafzimmer pro Person, die in dem betreffenden Wohngebäude wohnhaft ist.

Was die in den Zonen A', B' oder C' des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd gelegenen Gebäude betrifft, beziehen sich die Arbeiten auf die zwei Haupttagesräume der Wohnung.

Die finanzielle Beteiligung der Region beschränkt sich auf 50 % des Verkehrswerts. Falls der Betrag der Arbeiten diesen Wert überschreitet, ist die Regierung befugt, den Rückkauf des Gebäudes nach einem freihändigen Verfahren vorzuschlagen.

Wenn aus Gründen der technischen oder städtebaulichen Spezifitäten des Gebäudes keine technische Lösung für die Schalldämmung gefunden werden kann, ist die Regierung ausnahmsweise befugt, den Rückkauf des Gebäudes nach einem freihändigen Verfahren vorzuschlagen.

§ 6. Innerhalb der Zone D' des Lärmbelastungsplans des Flughafens von Lüttich-Bierset wird:

- für die in der Zone C des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 7.400 Euro gewährt;

- für die in der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 3.718 Euro gewährt;

Innerhalb der Zone D' des Lärmbelastungsplans des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd wird:

- für die in der Zone C des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 5.000 Euro gewährt;

- für die in der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans gelegenen Gebäude eine pauschale Schalldämmungsbeihilfe von 2.479 Euro gewährt.

Diese Beträge werden jährlich nach dem Index der Verbraucherpreise angeglichen, wobei der Ausgangsindex derjenige des Monats ist, der dem Inkrafttreten des Dekrets vorausgeht.

Die Arbeiten, die mittels der Pauschalbeihilfe finanziert werden können, sind folgende: Ersetzung der vorhandenen Glasfenster durch solche mit hoher akustischer Leistung, Ersetzung des Außenholzwerks (Rahmen und Türen), Anbringung von Vorsatzfenstern, Anbringung akustischer Lufteintrittshauben, Ersetzung der Innentüren und Ausstiegluken, Anbringung einer Doppelung auf den Dachschrägen oder Verstärkung des Dachbelags, Anbringung einer Doppelung auf dem Dachboden, Anbringung einer akustischen Doppeldecke, Einbau eines Schalldämpfers (Schornstein, Abzug, usw.) Zustopfen der Lufteinlässe, Anbringung einer mechanischen Belüftung, akustische Verstärkung und/oder Abbau der Rollladenkästen und Briefkästen.

Die Regierung legt die Bedingungen und das Verfahren zur Gewährung der Beihilfe fest.

§ 7. Die Regierung ist befugt, in L_{max} ausgedrückte Höchstlärmschwellen am Boden zwischen 23:00 und 7:00 Uhr und zwischen 7:00 und 23:00 Uhr festzulegen, die von den Luftfahrzeugen, die die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallenden Flughäfen benutzen, nicht überschritten werden dürfen.

Diese Lärmschwellen werden unter Berücksichtigung des Wertes des Lärmindezes L_{max} auf der Grundlage folgender Definitionen bestimmt:

- der A-gewichtete äquivalente Schalldruckpegel: $L_{Aeq}(T)$;

- der A-gewichtete äquivalente Schalldruckpegel A (L_{Aeq}) eines an einem bestimmten geographischen Ort während eines Zeitraums T gemessenen schwankenden Geräusches entspricht dem beständigen Dauergeräusch, das während eines gleichen Zeitraums denselben mittleren quadratischen Druck hätte wie der schwankende Lärm:

$$L_{Aeq}(T) = 10 \lg \frac{1}{T} \int_0^T p_A^2(t) dt$$

$$L_{Aeq}(T) = 10 \lg \frac{T}{T_0} PO^2$$

$p_A(t)$ = A-gewichtete Schalldruckpegel, Funktion der Zeit, in Pascal;

PO = Bezugsschalldruck (gleich 20 μPa);

T = Integrationsdauer des schwankenden Lärms.

Der Höchstschallpegel eines Luftfahrzeugs L_{max} : der Höchstwert des Schalldruckpegels L_{Aeq} (1s), der beim Vorbeifliegen eines Luftfahrzeugs gemessen wird und spezifisch durch dieses an einem bestimmten geographischen Ort erzeugt wird, i.e. M & [Aeq (1s)] Flugzeug M_{max} .

Zwischen 23 Uhr und 7 Uhr werden diese Lärmschwellen in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone B auf 87 dB (A) L_{max} festgelegt; in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone C werden sie auf 82 dB (A) L_{max} festgelegt und in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans werden sie auf 77 dB (A) L_{max} festgelegt.

Zwischen 7 Uhr und 23 Uhr werden diese Lärmschwellen in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone B auf 93 dB (A) L_{max} festgelegt; in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone C werden sie auf 88 dB (A) L_{max} festgelegt und in Höhe der ortsfesten Lärmessgeräte der Zone D des langfristigen Entwicklungsplans werden sie auf 83 dB (A) L_{max} festgelegt ».

B.2.2. Wie die Wallonische Regierung in ihren Verfahrensschriften darlegt, möchte der Dekretgeber als Begleitmaßnahmen gemäß den Darlegungen in der Begründung zum Dekretentwurf (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, SS. 2 und 3) und während der weiteren Vorarbeiten (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/4, SS. 11, 16 und 26) mit dem angefochtenen Dekret den Bewohnern der Zonen A' und B' des Plans in Bezug auf die Lärmbelästigung eine rückgängig zu machende Entscheidung zwischen dem Verkauf ihrer Wohnung an die Wallonische Region oder der Geräuschisolierung ihrer Wohnung auf Kosten der Region, außer in zwei bestimmten Fällen, in denen nur die Möglichkeit zum Verkauf der Wohnung vorgesehen ist, ermöglichen.

Das Dekret ist somit in dem Sinne zu verstehen, dass es den Anwohnern die Wahl lässt.

Der Hof prüft die Klagegründe unter Berücksichtigung dessen, dass diese Möglichkeit einer rückgängig zu machenden Entscheidung besteht.

In Bezug auf die Zuständigkeit des Hofes

B.3.1. Die drei Klagegründe in der Rechtssache Nr. 3183 sind abgeleitet aus einem Verstoß gegen

- die Verfassung, insbesondere deren Artikel 10, 11, 16, 17, 22, 23, 33, 39, 142, 144 und 145,

- die Europäische Menschenrechtskonvention, insbesondere deren Artikel 6 und 8,
- das erste Zusatzprotokoll zu der genannten Europäischen Konvention, insbesondere dessen Artikel 1,
- das Sondergesetz vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, insbesondere dessen Artikel 6 § 1 II Nr. 1 und X Nr. 7 und 78,
- die Grundsätze der Rechtskraft, der Verhältnismäßigkeit und der Stillhalteverpflichtung.

B.3.2. Aufgrund von Artikel 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof in der durch das Sondergesetz vom 9. März 2003 abgeänderten Fassung ist der Hof dafür zuständig, über Klagen auf Nichtigerklärung einer Gesetzesnorm zu befinden, und zwar wegen Verstoßes gegen

« 1. die durch die Verfassung oder kraft derselben zur Bestimmung der jeweiligen Zuständigkeiten von Staat, Gemeinschaften und Regionen festgelegten Vorschriften oder

2. die Artikel von Titel II 'Die Belgier und ihre Rechte' und die Artikel 170, 172 und 191 der Verfassung ».

B.3.3. Die Klage ist zulässig, insofern sie einen Verstoß gegen Artikel 39 der Verfassung und Artikel 6 § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen anführt, da diese Artikel Regeln der Zuständigkeitsverteilung enthalten.

B.3.4. Die Klage ist ebenfalls zulässig, insofern sie abgeleitet ist aus dem Verstoß gegen die Artikel 10, 11, 16, 17, 22 und 23 der Verfassung, die in deren Titel II enthalten sind.

Die Klage ist hingegen unzulässig, insofern sie einen direkten Verstoß gegen die Artikel 33, 142, 144 und 145 der Verfassung anführt.

B.3.5. Der Hof ist nicht befugt, Gesetzgebungsnormen direkt hinsichtlich der in B.3.1 angeführten Vertragsbestimmungen zu prüfen.

Wenn jedoch eine für Belgien verbindliche Vertragsbestimmung eine ähnliche Tragweite hat wie eine der Verfassungsbestimmungen, für deren Prüfung der Hof zuständig ist und deren Verletzung angeführt wird, hängen die in dieser Vertragsbestimmung enthaltenen Garantien untrennbar mit den in den betreffenden Verfassungsbestimmungen festgelegten Garantien zusammen.

Folglich berücksichtigt der Hof bei seiner Kontrolle hinsichtlich der im ersten Absatz von B.3.4 erwähnten Verfassungsbestimmungen die Bestimmungen des internationalen Rechts, die gleichartige Rechte oder Freiheiten garantieren.

B.3.6. Schließlich ist der Hof nicht befugt, Gesetzgebungsnormen direkt anhand allgemeiner Grundsätze zu prüfen, aber er kann diese bei der Verfassungsmäßigkeitsprüfung, die er in den vorstehend angeführten Grenzen ausführt, berücksichtigen.

In Bezug auf Artikel 22 der Verfassung und Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention

B.4.1. 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) Jedermann hat Anspruch auf Achtung seines Privat- und Familienlebens, seiner Wohnung und seines Briefverkehrs.

(2) Der Eingriff einer öffentlichen Behörde in die Ausübung dieses Rechts ist nur statthaft, insoweit dieser Eingriff gesetzlich vorgesehen ist und eine Maßnahme darstellt, die in einer demokratischen Gesellschaft für die nationale Sicherheit, die öffentliche Ruhe und Ordnung, das wirtschaftliche Wohl des Landes, die Verteidigung der Ordnung und zur Verhinderung von strafbaren Handlungen, zum Schutz der Gesundheit und der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer notwendig ist ».

B.4.2. 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.4.3. 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.4.4. 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.4.5. 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.

In Bezug auf den ersten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188

B.5. Die klagenden Parteien führen einen Verstoß von Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 gegen die Artikel 22 und 23 der Verfassung an, indem sie erklären, dass in all ihren anderen Klagegründen Verletzungen der durch diese Bestimmungen garantierten Rechte angeprangert würden, dass diese Verletzungen jedoch auch insgesamt geprüft werden müssten. Der auf diese Weise formulierte Klagegrund ist jedoch nicht ausreichend präzise, um die Anforderungen von Artikel 6 vom de Sondergesetz vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof zu

erfüllen, und kann folglich nicht Gegenstand einer von der Prüfung derjenigen, auf die er verweist, getrennten Prüfung sein.

In Bezug auf den ersten Klagegrund und den dritten Klagegrund, zweiter und dritter Teil, in der Rechtssache Nr. 3183 und in Bezug auf den dritten, vierten, fünften, sechsten und siebten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188

B.6. In diesen Klagegründen werden der Zusammenhang zwischen den im angefochtenen Dekret vorgesehenen beiden Instrumenten in Frage gestellt, nämlich der langfristige Entwicklungsplan (L.E.P.) und der Lärmbelastungsplan (L.B.P.), sowie die sich daraus für verschiedene Kategorien von Anwohnern des Flughafens Lüttich-Bierset ergebenden Folgen.

B.7. Während Artikel 1*bis* des Gesetzes vom 18. Juli 1973 vor seiner Abänderung durch das angefochtene Dekret einen einzigen Plan (den L.B.P.) vorsah, beruht das Dekret auf einem Unterschied zwischen dem L.B.P. und dem L.E.P. In der Begründung heißt es diesbezüglich:

« Der langfristige Entwicklungsplan entspricht einer maximalen Nutzung eines Flughafens oder eines Flugplatzes, die in der Praxis eventuell nie erreicht werden könnte, um die erlittenen Belästigungen nicht zu unterschätzen, sondern vielmehr darauf vorzugreifen. Dieser Plan umfasst vier Zonen mit einem bestimmten, in Lden ausgedrückten Geräuschpegel, nämlich:

- Zone A: mehr als 70 dB (A);
- Zone B: von 70 bis 65 dB (A);
- Zone C: von 65 bis 60 dB (A);
- Zone D: von 60 bis 55 dB (A).

Dieser Plan enthält somit in Anwendung des Vorsorgegrundsatzes Informationen über die Konfiguration der Lärmbelastungszonen im Falle einer maximalen Nutzung des Flughafens oder Flugplatzes. Unabhängig von den Maßnahmen, die für bestehende Gebäude ergriffen werden können, ermöglicht es dieser Plan, auf eine etwaige maximale Nutzung des Flughafens vorzugreifen, wenn die öffentliche Hand oder Privatpersonen Entscheidungen über Projekte in diesen Gebieten zu treffen haben. Dies kann es insbesondere ermöglichen, Normen (die durch eine regionale Städtebauordnung auferlegt werden könnten) bezüglich der Schallisolierung oder der Verwendung von Baustoffen für die Errichtung oder den Umbau von Gebäuden anzunehmen.

Der Lärmbelastungsplan für zehn Jahre soll nach dem gleichen Lärmindikator die mittelfristigen Lärmbelastungszonen bestimmen, damit auf die zu ergreifenden Maßnahmen vorgegriffen werden kann und gleichzeitig ein tatsächlicher und plausibler Betrieb in einem Zeitraum von zehn Jahren berücksichtigt werden kann. Es würde ebenfalls folgende vier bestimmte Zonen geben:

- Zone A': mehr als 70 dB (A) ;
- Zone B': von 70 bis 66 dB (A);
- Zone C': von 66 bis 61 dB (A);
- Zone D': von 61 bis 56 dB (A).

Die zur Festlegung der Zonen des Lärmbelastungsplans angewandten Werte beruhen auf den Bradley-Arbeiten (*Determining acceptable limits for aviation noise*, Internoise 1996). Dabei wird die Schwelle von 66 dB (A) Ldn festgelegt als diejenige, ab der die negativen Auswirkungen des Flugverkehrslärms sehr bedeutsam und für die Entwicklung von Wohngebieten ungeeignet sind. Es ist hingegen festzustellen, dass in Anwendung des Vorsorgeprinzips Werte, die um ein Dezibel strenger sind, angewandt wurden zur Festlegung der Zonen B, C und D im langfristigen Entwicklungsplan. Die Abgrenzung einer Zone A mit 70 dB (A) Lden wurde aufrechterhalten. Es ist hervorzuheben, dass in dem Maße, wo der Lärmbelastungsplan auf die Entwicklung der Flughafentätigkeit in zehn Jahren vorgreift, ein Teil der sich in der Zone A' befindenden Gebäude derzeit weitaus geringeren Werten als 70 dB (A) Lden ausgesetzt sind.

Um die langfristige Sachdienlichkeit des Lärmbelastungsplans zu gewährleisten, ist vorgesehen, dass dieser Plan alle drei Jahre aktualisiert wird unter Berücksichtigung des tatsächlichen Flughafenbetriebs und der dadurch verursachten Lärmstärke, wobei die Perspektiven in zehn Jahren berücksichtigt werden.

Die dreijährliche Überprüfung dient somit einem doppelten Zweck:

1. einerseits prüfen, dass der geltende Lärmbelastungsplan mindestens der tatsächlichen Situation entspricht, insbesondere hinsichtlich der Anzahl der auf dem Flughafen registrierten Bewegungen oder der von den Wirtschaftsteilnehmern eingesetzten Flotte;
2. andererseits die Grenzen des Lärmbelastungsplans entsprechend der vorhergesehenen oder vorhersehbaren Entwicklung der Flughafentätigkeiten sowie der Zusammensetzung der Flotten in zehn Jahren anpassen.

Diese Überprüfung muss jedoch zwei Grenzen berücksichtigen. Die erste ist eine Mindestgrenze, d.h. die in dem zu überprüfenden Lärmbelastungsplan festgelegten Zonen dürfen nicht verringert werden. Die zweite ist eine Maximalgrenze, d.h. man darf die Grenzen der Zonen über den langfristige Entwicklungsplan hinaus erweitern » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 2).

Bei der Annahme des Dekretes gab der Minister folgenden Kommentar zu der Dualität der Instrumente ab:

« In der ersten Frage, mit der der Herr Minister interpelliert wurde, wollte man erfahren, warum man einen absolut virtuellen Lärmbelastungsplan (L.B.P.) bekämpfen sollte, der Flüge rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche mit Starts alle drei Minuten vorsehe, während die heutige Realität weitaus bescheidener aussehe, Tausende Arbeitsplätze geschaffen worden seien und die Tätigkeit relativ gut ablaufe.

Eilgutfirmen verlangen beispielsweise einen zeitlich begrenzten, aber sehr dichten Zeitplan, dem eine Phase von drei Stunden ohne jegliche Bewegung folgt. Warum sollte man daher einen Lärmbelastungsplan erarbeiten, in dem die Nutzung des Luftraums während dieser drei Stunden berücksichtigt wird?

Außerdem ändern sich die Flotten; erhebliche Anstrengungen werden unternommen, um die Unternehmen zur Anpassung ihrer Flugzeugtypen zu veranlassen. Muss daher nach einem Plan für zwanzig Jahre gehandelt werden, so als ob die Flugzeuge sich nicht verändern würden und die Flugauslastung maximal wäre, mit der Folge, dass erhebliche Zonen ausgewiesen würden, die Schwierigkeiten hinsichtlich der wirtschaftlichen Zwänge bereiten? » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/4, S. 4).

« [...] Die Regierung hat sich die Frage gestellt, ob ein Interesse daran besteht, alles auf einen L.B.P. von 1998 für eine Dauer von zwanzig Jahren zu stützen, der nicht die heutige Realität der Flüge berücksichtigt und von einer maximalen Nutzung der Landebahnen ausgeht. Auf der Grundlage der Wachstumsschätzungen der vor Ort tätigen Unternehmen und unter Berücksichtigung der neuen Flotten hat man sich folglich dafür entschieden, einen neuen L.B.P. für zehn Jahre zu entwerfen und gleichzeitig die Möglichkeit vorgesehen, ihn alle drei Jahre anzupassen, falls die Realität über die Schätzungen hinausgeht, so dass man näher an den tatsächlichen Bedürfnissen liegt. Somit wurden ebenfalls realistischere Zonen festgelegt. Der alte L.B.P. wurde im Übrigen zur Sicherheit beibehalten. Der von Flugzeugen ausgehende Lärm wird seinerseits ständig auf der Grundlage des L_{max} kontrolliert, wobei Sanktionen die Folge sein können » (ebenda, S. 6).

« [...] Zusammenfassend sieht der Dekretentwurf die Aufrechterhaltung des ursprünglichen L.B.P. für zwanzig Jahre nur aus den drei obengenannten Gründen vor: nicht zu überschreitende Höchstwerte, Begrenzungen der Spitzenlärmswerte, und Raumordnungsmaßnahmen.

Ein realistischerer neuer Plan wird angenommen, der vielleicht nie überschritten wird und der alle drei Jahre bewertet wird, um zu prüfen, ob die Entwicklung tatsächlich den gewünschten Tätigkeitsperspektiven entspricht.

Auf dieser Grundlage werden kleinere Zonen, die besser der Realität in zehn Jahren entsprechen, neu festgelegt.

Der Dekretentwurf hat ebenfalls die europäische Norm L_{den} übernommen, was für die Anwohner eine leichte Verbesserung darstellt » (ebenda, S. 7).

In ihrer Stellungnahme zum Dekretentwurf hat die mit der Kontrolle und der Aufsicht auf dem Gebiet der Lärmbelästigung in der Wallonischen Region beauftragte unabhängige Behörde A.C.N.A.W., die durch ein Dekret vom 8. Juni 2001 eingesetzt wurde, hinsichtlich des L.E.P. erklärt, es handele sich um ein Stabilitätselement der Gebietsplanung im Umkreis der Flughäfen:

« Die A.C.N.A.W. unterstützt den Begriff des L.E.P. als Stabilitätselement für die Gebietsplanung im Umkreis der Flughäfen. Dieser Plan stellt nicht nur eine langfristige Verpflichtung der Regierung bezüglich der Obergrenzen, die nicht durch die Lärmbelästigung

infolge der Flughafentätigkeit überschritten werden dürfen, dar, sondern er informiert auch die Anwohner deutlich über eine mögliche Entwicklung ihrer Situation, so dass sie in Kenntnis der Sachlage zwischen Kauf und Isolierung wählen können. Schließlich ist es eine präzise Aussage an Personen, die sich gegebenenfalls in einer der Zonen des L.E.P. niederlassen möchten » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 24).

B.8. Diese Elemente zeigen, dass das angefochtene Dekret nicht nur aus einer vollständigen Neubewertung der Akte, insbesondere im Lichte von wissenschaftlichen Referenzen mit möglichen Spannen der Unsicherheit (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 25, und Nr. 661/4, SS. 25 und 27), aus den Schlussfolgerungen der vorangegangenen Maßnahmen und dabei angetroffenen Schwierigkeiten (« keine europäische Ausrichtung, Aufrechterhaltung der Nachtfluggenehmigung durch die Justiz, Schweigen des Staatsrates unter bestimmten Umständen, jedoch bei Klagen für nichtig erklärte Verfahren » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/4, S. 4)), hervorgegangen ist, sondern auch aus einer neuen Methode, um sowohl der Rechtsprechung des Hofes Rechnung zu tragen, der in seinem Urteil Nr. 51/2003 erkannt hatte, dass eine Diskriminierung zwischen den Anwohnern der Zone A und denjenigen der Zone B besteht, wobei Letztere nicht in den Genuss der vorteilhaften Maßnahmen gelangen können, die den Ersteren gewährt werden, obwohl sie unter ebenso gesundheitsschädlichen Lärmbelästigungen leiden würden (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 30, und Nr. 661/4, SS. 10 und 17), als auch dem Bemühen, die zu ergreifenden Maßnahmen flexibel genug zu gestalten, damit sie der Entwicklung des Lufttransports angepasst und folglich moduliert werden können (ebenda, Nr. 661/1, S. 3), und nicht die Finanzen der Region über das notwendige Maß hinaus zu belasten (ebenda, Nr. 661/4, SS. 12, 16 und 18).

Diese Elemente sind zu berücksichtigen, um festzustellen, ob die diskriminierende Verletzung des Grundsatzes der Rechtskraft, die von den klagenden Parteien angeprangert wird, tatsächlich vorliegt. Die durch das obenerwähnte Urteil Nr. 51/2003 festgestellte Verfassungswidrigkeit erfordert es bei späteren Maßnahmen des Dekretgebers, dass er dies berücksichtigt, doch sie verbietet es ihm nicht, bei dieser Gelegenheit eine Neubewertung der gesamten Akte vorzunehmen und Maßnahmen zu ergreifen, die insgesamt die Kontrolle der Verfassungsmäßigkeit bestehen. Diesbezüglich kann eine für diskriminierend befundene Maßnahme, wenn sie Bestandteil eines bestimmten Maßnahmenbündels ist, nicht mehr diskriminierend sein, wenn gewisse dieser Maßnahmen aufgehoben oder abgeändert werden.

B.9. Diese Elemente müssen ebenfalls berücksichtigt werden, wenn die angefochtenen Maßnahmen Artikel 23 der Verfassung gegenübergestellt werden. Ohne sich zu der Frage zu äußern, ob diese Bestimmung im vorliegenden Fall eine Stillhalteverpflichtung beinhaltet, die dagegen sprechen würde, dass der zuständige Gesetzgeber das durch die anwendbaren Bestimmungen gebotene Schutzmaß erheblich verringern würde, ohne dass hierzu Gründe in

Verbindung mit dem Gemeinwohl vorliegen würden, stellt der Hof fest, dass sich zwar herausstellen kann, dass die Festlegung der Zonen des neuen L.B.P., die im Vergleich zu denjenigen des alten L.B.P. geringer sind, zur Folge haben kann, dass den Anwohnern derzeit der durch die alte Regelung mit der Einstufung ihres Eigentums in den Zonen des alten L.B.P. (die heute denjenigen des L.E.P. entsprechen) verbundene Vorteil entzogen würde, sie dennoch Vorteile in Verbindung mit einer Zone erhalten, die in einer auf zehn Jahre begrenzten Perspektive festgelegt ist, und dies unbeschadet der dreijährlichen Überprüfungen, die in einer auf zwanzig Jahre festgelegten Perspektive dazu führen können, dass die Zonen des L.B.P. sich mit denjenigen des L.E.P. decken und dass im Zuge dieser Entwicklung den betreffenden Anwohnern der Vorteil der Maßnahmen garantiert wird, die ihnen ihres Erachtens nach entzogen wurden.

In der Begründung heißt es hierzu:

« Schließlich ist hervorzuheben, dass die Anwohner, die sich infolge des Inkrafttretens dieses Dekretentwurfs in einer anderen Zone befinden als derjenigen, in der ihr Gebäude vorher angeführt war, in Anwendung des Prinzips der erworbenen Rechte die Maßnahme gewährt wird, die sie als die ‘ günstigste ’ erachten (als theoretisches Beispiel wird ein Anwohner, der sich vorher in der Zone A befand und sich nunmehr in der Zone C’ des Lärmbelastungsplans, der in Anwendung dieses Dekretentwurfs erstellt wird, immer noch die Möglichkeit haben, der Wallonischen Region sein Gebäude zu verkaufen) » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 4; siehe auch Nr. 661/4, S. 18).

Außerdem ist die Garantie von Artikel 1bis § 4 Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 zu berücksichtigen, die es den Anwohnern ermöglicht, die tatsächliche Stärke des Lärms statt der theoretischen Stärke, die nach EDV-Programmen ermittelt wird, geltend zu machen und die mit der Ersteren verbundenen Begleitmaßnahmen in Anspruch zu nehmen.

B.10.1. Der erste Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3183 ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 10, 11, 16, 22, 23, 39 und 142 der Verfassung, gegen die Artikel 6 und 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention, gegen Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zu dieser Konvention, gegen die Artikel 6 § 1 II Nr. 1 und X Nr. 7 und 78 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen und gegen die Grundsätze der Rechtskraft und der Stillhalteverpflichtung, insofern (erster Teil) Artikel 1bis §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 eine zu weitgehende Ermächtigung der Wallonischen Regierung enthalte und nicht selbst die Kriterien zur Abgrenzung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Pläne festlege.

B.10.2. Der Klagegrund ist nur zulässig und der Hof prüft ihn nur in dem in B.3 angeführten Maße.

B.10.3. Die angeführten Verfassungsbestimmungen, die einem Gesetzgeber gewisse Sachbereiche vorbehalten, beinhalten weder, dass die ausführende Gewalt keine diesbezügliche Bestimmung annehmen könnte, noch, dass der Gesetzgeber verpflichtet wäre, sie im Einzelnen zu regeln. Im vorliegenden Fall sehen die angefochtenen Bestimmungen zwei Arten von Entwicklungsplänen vor, legen sie die Berechnungsweise des Lärmindikators (L_{den}) fest, bestimmen sie die kennzeichnende Lärmbelastung der Zonen und bestimmen sie durch die Begrenzung der Spitzenlärmswerte die Lärmbelastungen, die als übermäßig angesehen werden. Der Dekretgeber hat somit selbst die wesentlichen Elemente der betreffenden Regelung festgelegt. Wenn man, wie die klagenden Parteien es anführen, davon ausgehen würde, dass er ebenfalls verpflichtet wäre, die Flugzeugtypen, die Landebahnlängen oder die EDV-Software zu bestimmen, die für die Anwendung der Ausführung dieser Pläne berücksichtigt oder verwendet werden, wäre er gezwungen, aktive Verwaltung zu betreiben, was die Effizienz der von ihm festgelegten politischen Maßnahmen in Frage stellen würde. Außerdem können Verwaltungsmaßnahmen leichter angenommen werden, um den Erfordernissen der technischen Entwicklung zu entsprechen.

B.10.4. Im selben Klagegrund (zweiter Teil) üben die klagenden Parteien ebenfalls Kritik an der Verringerung der Zonen des neuen L.B.P. Diese Kritik, auf die allgemein in B.8 und B.9 geantwortet wurde, ist hier zu prüfen unter Berücksichtigung einerseits dessen, dass die Sättigung - die von den klagenden Parteien zur Untermauerung der These, dass die Unterscheidung zwischen L.B.P. und L.E.P. ein Irrtum sei, angeführt wird - nur, wie sie selbst anführen, einen der drei Teile der Zeiträume von vierundzwanzig Stunden erreiche, die im Lärmindikator L_{den} berücksichtigt werden, und andererseits des Berichtigungsfaktors bezüglich des während bestimmter Zeitspannen durch Flugzeuge verursachten Lärms, der ursprünglich ab 22 Uhr und nunmehr ab 19 Uhr vorgesehen ist; die Strafe ist zwar auf 5 dB (A) begrenzt, obwohl sie 10 dB (A) beträgt ab 23 Uhr (Artikel 1bis § 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Juli 1973, abgeändert durch das angefochtene Dekret), aber eine solche Änderung kann nicht als ein bedeutender Rückschritt angesehen werden. Im Übrigen wurde, im Gegensatz zu dem, was die klagenden Parteien behaupten, die Erhöhung der Mindestschwelle der einzelnen Zonen dieses L.B.P. um ein Dezibel während der Vorarbeiten zum Dekret gerechtfertigt durch Bezugnahme auf die wissenschaftlichen Studien, in denen die Schwelle von 66 dB (A) L_{dn} definiert wird als diejenige, ab der die negativen Auswirkungen des Flugverkehrslärms hoch signifikant und für die Entwicklung von Wohngebieten ungeeignet sind (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 2).

Es trifft zwar zu, dass der Hof mit dem Urteil Nr. 51/2003 den Behandlungsunterschied zwischen Anwohnern der Zonen A und B des ehemaligen L.B.P. durch Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 in seiner Fassung vor den Abänderungen durch das angefochtene Dekret

verworfen hat. Selbst wenn der Dekretgeber wünschte, die Kosten zu begrenzen, die dieses Urteil für die Region hätte mit sich bringen können, ergibt sich daraus nicht, dass er dadurch seine Rechtskraft verletzt hätte. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass dieses Urteil nicht zur Definition eines Plans, zum angenommenen Indikator oder zum Grundsatz der Begrenzung der Zonen Stellung bezieht, sondern zur konkreten Situation der Anwohner, die tatsächlich Belästigungen zwischen 65 bis 70 dB (A) erleiden. Das angefochtene Dekret - das gemäß den wissenschaftlichen Studien, die bei der obenerwähnten Vorbereitung des Dekrets berücksichtigt wurden, nunmehr für die Zone B' die Belästigungsschwelle von 65 auf 66 dB (A) erhöht (Artikel 1bis § 3) - bietet den Anwohnern, deren Gebäude sich in einer bestimmten Zone befindet, die Möglichkeit, die zugunsten einer anderen Zone vorgesehenen Maßnahmen in Anspruch zu nehmen, wenn sie der Lärmbelastung ausgesetzt sind, die hierfür festgelegt wurde (Artikel 1bis § 4 Absatz 2), und ermöglicht es, dass der Anwendungsbereich der Begleitmaßnahmen bei den dreijährlichen Überprüfungen des L.B.P., die im Dekret vorgesehen sind, erweitert wird.

In Bezug auf die Anwohner, die sich außerhalb der Zone D' des neuen L.B.P. befinden, trifft es zwar zu, dass sie nicht in den Genuss einer Ausgleichsmaßnahme gelangen, solange nicht bei einer dreijährlichen Überprüfung des Plans ihre Situation geändert wurde. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Lärmpegel, von denen sie heute betroffen sind, gemäß den verfügbaren wissenschaftlichen Studien, die der Regionalgesetzgeber berücksichtigt hat (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 2), nicht ein ausreichendes Maß an Belästigung erreichen, damit davon auszugehen wäre, dass der Dekretgeber verpflichtet wäre, diesen Anwohnern einen Ausgleich zu gewähren.

B.10.5. Der Klagegrund ist nicht annehmbar.

B.11.1. Der vierte Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188 ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 22 und 23 der Verfassung, insofern Artikel 1bis § 3 Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 Lärmschwellen festlegt, die nach L_{den} berechnet und auf 56 dB, 61 dB und 66 dB für die Zonen D', C' und B' des L.B.P. festgesetzt worden seien, während die für die Zonen D, C und B des ehemaligen L.B.P. (oder des heutigen L.E.P.) geltenden Schwellen auf 55 dB, 60 dB, 66 dB und 70 dB, berechnet in L_{dn} (oder in L_{den}), festgesetzt waren (oder sind). Die klagenden Parteien fechten nicht die Wahl eines neuen Lärmindikators an, sondern machen geltend, dass die neuen Maßnahmen, indem sie die Zonen des L.B.P. verringerten, zur Folge hätten, dass den Anwohnern vorteilhaftere Maßnahmen entzogen würden, die ihnen durch den ehemaligen L.B.P. gewährleistet worden seien, während die für den L.E.P. berücksichtigten niedrigeren Schwellen zur Folge hätten, dessen Zonen zu erweitern und somit den Anwohnern eine größere Belästigung auferlegten.

B.11.2. In den Vorarbeiten zum Dekret heißt es zur Schwelle von 66 dB (A), dass das zusätzliche Dezibel Gegenstand einer Diskussion war:

« [Ein Mitglied] ist der Auffassung, dass es vermieden werden müsse, neue Diskriminierungen und neue Ungleichheiten zu schaffen. [Dieses Mitglied] stellt fest, dass die Wallonische Regierung mehrere Mechanismen festgelegt habe, um die Zahl der zu kaufenden Häuser möglichst gering zu halten. Die geplante Zone B des L.B.P. beginne bei einem Pegel von 66 dB (A) L_{den} , während sie zuvor immer ab 65 dB (A) L_{dn} abgegrenzt gewesen sei. Dieses Dezibel scheine also ein erhebliches Problem darzustellen.

Der Minister verweist auf eine einseitige Entscheidung des damaligen Gesetzgebers, die auf keinerlei wissenschaftlicher Studie beruht habe. Der Minister spricht sich für einen Pegel von 66 dB (A) L_{den} aus und schließt sich dem seit langem von sämtlichen Gegnern, die die Anwendung der Bradley-Norm forderten, vorgetragenen Erfordernis an. Die Erstellung des langfristigen Plans hat darauf keinerlei Einfluss » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/4, S. 24).

Die Wallonische Regierung führt an, dass das betreffende zusätzliche Dezibel sich aus dem Übergang von einem Lärmindikator (L_{dn}) zu einem anderen (L_{den}), die mathematisch sehr eng beieinander lägen, ergebe. Diese Maßnahme geht mit zusätzlichen Ausgleichsbestimmungen für die Anwohner einher, weil die Bewohner der Zone B' künftig ebenso wie diejenigen der Zone A' zwischen dem Kauf ihres Gutes durch die Wallonische Region und Schalldämmmaßnahmen wählen können und nunmehr eine einzige Lärmschwelle ab 19 Uhr für Abendflüge gilt, während sie in den vorherigen Bestimmungen erst ab 22 Uhr festgelegt waren. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die gewählte höhere Schwelle (66 dB (A)) nicht offensichtlich unvernünftig ist, weil die Studie, auf die man in den Vorarbeiten Bezug genommen hat, Belästigungen, die über eine Schwelle von 66 dB (A) hinausgehen, als nicht mit Wohngebieten vereinbar ansieht. Die Bewertung durch den Dekretgeber kann folglich nicht als eindeutig unvernünftig angesehen werden.

B.11.3. Der Klagegrund ist nicht annehmbar.

B.12.1. Der fünfte Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188 ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 22 und 23 der Verfassung, insofern Artikel 1bis § 3 vorsähe, dass ein L.B.P., der theoretisch in einer Zehnjahresperspektive festgelegt worden sei, nicht die heutige Lärmbelastigung des Flughafens berücksichtige.

B.12.2. Indem Artikel 1bis § 3 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 vorsieht, dass der L.B.P. der erwarteten Entwicklung der wallonischen Flughäfen in zehn Jahren entspricht, verbietet er es nicht, dass dieser L.B.P. die heutigen Lärmbelastigungen berücksichtigt. Wie der in B.7

wiedergegebene Auszug aus der Begründung des angefochtenen Dekrets zeigt, kann durch den L.B.P. auf die zu ergreifenden Maßnahmen vorgegriffen und ein tatsächlicher und plausibler Betrieb in einem Zeitraum von zehn Jahren besser berücksichtigt werden; er wird alle drei Jahre aktualisiert unter Berücksichtigung des tatsächlichen Flughafenbetriebs und des dadurch verursachten Lärmpegels (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 2).

Der den Anwohnern gewährte Ausgleich wird entsprechend diesem Plan festgelegt, und dies ab dem Beginn seiner Umsetzung. Es wird folglich davon ausgegangen, dass er sowohl die bei der Ausarbeitung des Plans festgestellte Belästigung berücksichtigt als auch diejenige, deren Eintreten im Laufe seiner Anwendung vorhergesehen wird.

B.12.3. Der Klagegrund ist nicht annehmbar.

B.13.1. Der siebte Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188 ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 22 und 23 der Verfassung, insofern Artikel 1bis § 3 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 vorsehe, dass die Zonen des L.B.P. nicht über die Zonen des L.E.P. hinausgehen dürften, während die Entwicklung des Lufttransports dazu führen könnte, dass die vom Dekretgeber für den L.E.P. festgelegten Obergrenzen überschritten würden; dieses Verbot, das in den Vorarbeiten gerechtfertigt worden sei, habe keine Daseinsberechtigung, wenn der Dekretgeber beabsichtige, dass die im L.E.P. festgelegten Grenzen nicht überschritten werden dürften.

B.13.2. Vorab ist festzuhalten, dass der Dekretgeber, wenn er einen Sachbereich regelt, der sich, wie der Lufttransport, unter anderem aufgrund von Elementen technischer Art, auf die er keinen Einfluss hat, entwickeln kann, berechtigt ist, seine Entscheidungen auf der Grundlage von Prognosen zu treffen, die der Hof nur in Frage stellen könnte, wenn sie offensichtlich unvernünftig wären. Im vorliegenden Fall räumen die klagenden Parteien, auch wenn sie die Prognosen des Dekretgebers als optimistisch bezeichnen, ein, dass die angenommenen Obergrenzen hoch sind, und führen sie kein Argument an, wonach sie als unvernünftig anzusehen wären.

Dennoch deutet die Formulierung des angefochtenen Artikels 1bis § 3 an, dass die Grenzen des L.E.P. eine Norm bilden, die der Dekretgeber der Behörde auferlegt, die er zur Ausführung des Dekrets ermächtigt und die dies berücksichtigen muss, wenn sie Entscheidungen trifft, für die sie befugt ist, wie die Festlegung des L.B.P.

Im Übrigen erkennt der Hof, da das Gesetz vom 18. Juli 1973 nunmehr zwei Pläne vorsieht, die beide für die Anwohner Garantien sowohl hinsichtlich der Lärmschwellen als auch der

Ausgleichsmaßnahmen enthalten, nicht, wie die im Klagegrund angeführte Bestimmung einen Rückschritt im Vergleich zu den vorherigen Bestimmungen darstellen könnte.

B.13.3. Der Klagegrund ist nicht annehmbar.

B.14.1. Der dritte Klagegrund, zweiter und dritter Teil, in der Rechtssache Nr. 3183 und der sechste Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188 sind abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 10, 11, 16, 22, 23 und 142 der Verfassung, gegen die Artikel 6 und 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention, gegen Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zu dieser Konvention, gegen die Artikel 6 § 1 II Nr. 1 und X Nr. 7 und 78 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen und gegen die Grundsätze der Rechtskraft und der Stillhalteverpflichtung, insofern Artikel 1*bis* § 6 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 den Bewohnern der Zone D des L.E.P. nicht mehr den Vorteil der Maßnahmen garantiere, die ihnen der ehemalige L.B.P. garantiert habe, nämlich in der Zone D' des neuen L.B.P. eine Ergebnisgarantie hinsichtlich der Schallisolierung und darüber hinaus Begleitmaßnahmen.

B.14.2. Der Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3183 ist nur zulässig und der Hof prüft ihn nur in dem in B.3 angeführten Maße.

B.14.3. Die im angefochtenen Dekret für die Anwohner vorgesehenen Begleitmaßnahmen hängen ab von der Zone, in der sie wohnen und die in einer Perspektive von zehn Jahren definiert wurde; es sind dreijährliche Überprüfungen vorgesehen, um die in der Zwischenzeit auftretende Belästigung zu berücksichtigen. Wie in B.8 und B.9 dargelegt wurde, können diese aufeinander folgenden Überprüfungen längerfristig dazu führen, dass diese Begleitmaßnahmen gewährt werden, die zwar denjenigen gleichwertig sind, die in den vorherigen Bestimmungen vorgesehen waren, aber in einer kürzeren Perspektive gegebenenfalls als unangemessen angesehen wurden. Diese Beurteilung durch den Dekretgeber kann umso weniger als offensichtlich unvernünftig angesehen werden, als der in Artikel 1*bis* § 4 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 vorgesehene « Gleichheitsgrundsatz » es den Anwohnern ermöglicht, in den Genuss der Schutzregelung zu gelangen, die dem tatsächlichen Lärmpegel entspricht, dem sie ausgesetzt sind, selbst wenn er höher liegt als derjenige, anhand dessen die Zone definiert wurde, in der sie wohnen.

B.14.4. Unter Berücksichtigung der vergleichsweise begrenzten Lärmpegel, denen die Anwohner der Zone D' des neuen L.B.P. ausgesetzt sind, sowie des Umstandes, dass begrenzte Arbeiten, wie die Wallonische Regierung in dem in der Rechtssache Nr. 3183 hinterlegten Schriftsatz anführt, für Abhilfe sorgen können, konnte der Dekretgeber den Standpunkt vertreten, dass die in der angefochtenen Bestimmung vorgesehene Pauschale ausreichte, um die Verwirklichung der von der Weltgesundheitsorganisation angestrebten Ziele zu ermöglichen, und

dass die Lärmpegel objektiv und vernünftig Behandlungsunterschiede rechtfertigten, die das Dekret zwischen den Anwohnern entsprechend der Zone, in der sie wohnen, einführt.

B.14.5. Die Klagegründe sind nicht annehmbar.

B.15.1. Der dritte Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188 ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 10, 11, 22 und 23 der Verfassung, insofern Artikel 1 § 7 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 die Zonen des L.E.P. benutze, um die maximalen Lärmschwellen festzulegen, die den Flugzeugen bei Strafe von Verwaltungsanktionen auferlegt würden, während Artikel 1bis § 4 Absatz 1 die Zonen des L.B.P. benutze (die kleiner seien und für die höhere Schwellen angewandt würden), um die zugunsten der Anwohner zu ergreifenden Maßnahmen zu definieren. Folglich könnten Anwohner, die den gleichen maximalen Lärmpegeln unterlägen, in den Genuss unterschiedlicher Begleitmaßnahmen gelangen.

B.15.2. Der Umstand, dass Anwohner, die den gleichen maximalen Lärmpegeln unterliegen, in den Genuss unterschiedlicher Begleitmaßnahmen gelangen könnten, ist die notwendige Folge der Entscheidung, die der Dekretgeber treffen konnte, ohne gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung zu verstoßen (wie in B.8 und B.9 angeführt wurde), und die zur Schaffung von zwei Plänen mit einer unterschiedlichen Zielsetzung führt. Sicherlich kann ein Behandlungsunterschied, dessen Bedeutung im Widerspruch zur Ähnlichkeit der ungleich behandelten Situationen steht, auf den ersten Blick kritisierbar erscheinen, da er zwischen ähnlichen Fällen auftritt. Doch dies ist die unweigerliche Folge der Entscheidung des Dekretgebers, bei der Festlegung der zugunsten der Anwohner zu ergreifenden Maßnahmen nach der Schwere ihrer Lärmbelästigung zu unterscheiden, wobei eine solche Entscheidung, wenn sie zu rechtfertigen ist, es verlangt, irgendwo eine Grenze zu ziehen. Indem Artikel 1bis § 4 Absatz 2 davon ausgeht, dass Gebäude zu einer bestimmten Zone gehören, obwohl sie nicht dazu gehören, aber einer Lärmbelästigung unterliegen, die zur Definition der Zone berücksichtigt wurde, gestaltet er im Übrigen eine solche Grenze weniger starr. Außerdem bedeutet, wie die Wallonische Regierung anführt, der geringer werdende Startlärm der Flugzeuge, dass die Anwohner in benachbarten Zonen des neuen L.B.P. innerhalb derselben Zone des L.E.P. nicht dem gleichen Lärmpegel unterliegen, weil der Lärm eines Flugzeugs, das von einer Zone des L.E.P. zu einer anderen fliegt, der für die Zone, in die das Flugzeug eindringt, vorgesehenen Hörschwelle angepasst sein muss. Die Situation der Anwohner wird folglich nicht identisch sein.

B.15.3. Schließlich ist es zwar selbstverständlich, dass die Ausgleichsmaßnahmen wie im vorliegenden Fall entsprechend der in den zehn kommenden Jahren erwarteten Belästigung festgelegt werden, so wie sie im L.B.P. vorgesehen ist (was im Übrigen für die Obrigkeit eine

größere finanzielle Belastung darstellt, als wenn lediglich die heutige Belästigung berücksichtigt würde), doch man kann dem Dekretgeber nicht vorwerfen, längerfristig strengere Schwellen festzulegen, um die Fluggesellschaften zur Verwendung von weniger lärmenden Maschinen zu veranlassen. Man kann ebenfalls daraus keinen Rückschritt im Vergleich zu den vorherigen Bestimmungen ableiten, da die maximalen Lärmschwellen im ehemaligen L.B.P. und anschließend im L.E.P. für vergleichbare Zonen festgelegt wurden. Wären sie entsprechend den Zonen des neuen L.B.P. festgelegt worden, so hätten sie sich im Zuge der dreijährlichen Überprüfungen entwickeln und somit die Garantien für die Anwohner verringern können.

B.15.4. Der Klagegrund ist nicht annehmbar.

In Bezug auf den zweiten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3183

B.16.1. Der Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 16, 17, 33, 39, 142, 144 und 145 der Verfassung, gegen die Artikel 6 und 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention, gegen Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zu dieser Konvention, gegen die Artikel 6 § 1 II Nr. 1 und X Nr. 7 und 78 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen und gegen den Grundsatz der Rechtskraft und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, insofern Artikel 1bis § 4 Absatz 1 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 nicht die Inanspruchnahme des Enteignungsverfahrens zum Nutzen der Allgemeinheit vorschreibe, während die betreffenden Belästigungen in der Zone A' solcherart seien, dass es sich um einen tatsächlichen Entzug der wesentlichen Vorrechte des Eigentumsrechts handle und man sich nicht auf die Freiwilligkeit des betreffenden Mechanismus berufen könne, um die Nichtanwendbarkeit von Artikel 16 der Verfassung geltend zu machen.

B.16.2. Der Klagegrund ist nur zulässig und der Hof prüft ihn nur in dem in B.3 angeführten Maße.

B.16.3. Artikel 1bis § 4 Absatz 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 ermöglicht es der Wallonischen Regierung unter anderem, gleich welches bebaute oder unbebaute Immobiliargut in den durch den L.B.P. und dem L.E.P. festgelegten Zonen zu erwerben.

Während der Vorarbeiten zum Dekret ist festgestellt worden, dass zahlreiche Anwohner der Zone A' des (neuen) L.B.P. ihre Wohnung nicht zu verlassen wünschten und dass ihnen folglich die Möglichkeit geboten werden musste, sich zwischen dem Kauf ihres Hauses durch die Wallonische Region und Schalldämmungsarbeiten zu entscheiden (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/4, SS. 6, 19 und 25). Der Dekretgeber konnte folglich den

Standpunkt vertreten, dass das Enteignungsverfahren, das anwendbar ist, wenn die Veräußerung des Gutes von Amts wegen erfolgt, keine geeignete Maßnahme darstellte, wenn diese Veräußerung wie im vorliegenden Fall die Folge einer Entscheidung des Eigentümers war. Im Gegensatz zu dem, was die klagenden Parteien anführen, können die Auflagen für die Anwohner nicht als derart übertrieben angesehen werden, dass sie ihnen eine Wahlmöglichkeit entziehen würden, da es ihnen möglich ist, Schallschutzarbeiten auf Kosten der Obrigkeit ausführen zu lassen (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2003-2004, Nr. 661/1, S. 2).

Darüber hinaus kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Belästigung für die Anwohner einen tatsächlichen Besitzentzug zur Folge hätte, da sie es verkaufen können, unter anderem der Wallonischen Region. Diese Belästigung stellt zwar eine Einschränkung in der Nutzung des Eigentumsrechts dar, doch sie ist nicht übermäßig angesichts der gemeinnützigen Zielsetzungen der angefochtenen Bestimmungen, und die im Dekret vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ergeben sich nicht aus einer offensichtlich unvernünftigen Beurteilung.

B.16.4. Der Klagegrund ist nicht annehmbar.

In Bezug auf den dritten Klagegrund (erster Teil) in der Rechtssache Nr. 3183 und in Bezug auf den zweiten Klagegrund in der Rechtssache Nr. 3188

B.17.1. In Bezug auf Artikel 1bis § 5 des Gesetzes vom 18. Juli 1973 beantragen die klagenden Parteien insbesondere die Nichtigkeitserklärung des Satzteils « ohne dass diese maximalen Schallpegel mehr als zehnmal im Laufe eines Zeitraums von vierundzwanzig Stunden überschritten werden dürfen, vorausgesetzt dass diese Überschreitungen auf eine Überschreitung des in Paragraph 7 erwähnten maximalen Außenschallpegels zurückzuführen sind ».

B.17.2. In seinem Urteil Nr. 101/2005 vom 1. Juni 2005 hat der Hof diesen Teil der Bestimmung für nichtig erklärt, ihre Folgen aber bis zum 31. Dezember 2005 aufrechterhalten.

B.17.3. Die Klagegründe sind folglich gegenstandslos geworden.

Aus diesen Gründen:

Der Hof,

unter Berücksichtigung der in B.2.2 enthaltenen Ausführungen,

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 14. Dezember 2005.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

L. Potoms

M. Melchior