

ÜBERSETZUNG

Geschäftsverzeichnisnr. 3474
Urteil Nr. 25/2006 vom 15. Februar 2006

URTEILSAUSZUG

In Sachen: Präjudizielle Fragen in Bezug auf Artikel 1*bis* des Dekrets der Wallonischen Region vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, vor seiner Abänderung durch das Dekret der Wallonischen Region vom 1. April 2004, sowie in Bezug auf dieses Dekret vom 1. April 2004, gestellt vom Appellationshof Mons.

Der Schiedshof,

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

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. Gegenstand der präjudiziellen Fragen und Verfahren

In seinem Urteil vom 1. Februar 2005 in Sachen der Brussels South Charleroi Airport AG gegen J.-L. Abad Gonzales und andere, dessen Ausfertigung am 4. Februar 2005 in der Kanzlei des Schiedshofes eingegangen ist, hat der Appellationshof Mons folgende präjudizielle Fragen gestellt:

« 1. Verstößt Artikel 1bis des Dekrets der Wallonischen Region vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, in der vor seiner Abänderung durch das Dekret der Wallonischen Region vom 1. April 2004 geltenden Fassung, gegen die Artikel 10, 11 und 23 der Verfassung, indem er verstoßen würde gegen

- den allgemeinen Grundsatz der Rechtssicherheit, insofern er, wie die Wallonische Region plädiert, unter dem Deckmantel einer als ausschließlich bezeichneten Regelung und von Abweichungen, die eine Ausnahme bleiben müssten, die Festlegung und das Weiterbestehen von Linienflügen zwischen 22 Uhr und 7 Uhr ermöglicht, unter der einzigen Bedingung, dass sie die höchste genehmigte Gesamtlärmquote nicht überschreiten, deren Festlegung durch die Regierung nicht mit irgendeiner Bedingung oder Beschränkung verbunden ist;

- die Kohärenz und die Objektivität, die in jeder Gesetzgebung einzuhalten sind, damit die angestrebten Zielsetzungen erreicht und die Grundrechte der Bürger gewährleistet werden, insofern die Einhaltung dieser Bestimmung von der souveränen Beurteilung durch die Regierung und die Behörden bei der Festlegung der höchsten genehmigten Gesamtlärmquote abhängen wird, die faktisch, als Grundregelung für den Flughafen von Gosselies, die klar im Dekret festgelegte Regelung ersetzen würde, oder mit anderen Worten, insofern die Ausnahmeregelung faktisch zur Grundregelung werden würde;

- das Recht der Bürger auf den Schutz einer gesunden Umwelt, einschließlich des Rechts, sich bei einer etwaigen Nichteinhaltung des Dekrets vor Ablauf einer Frist von einem Jahr oder bei einer Lärmüberschreitung innerhalb des laufenden Jahres zu beschweren, angesichts der Tatsache, dass die Behörden ungeachtet des Pegels des beanstandeten Lärms anführen könnten, dass die Beschwerden unzulässig und unbegründet seien, solange das Bezugsjahr nicht vollkommen zu Ende ist?

2. Verstößt das Dekret vom 1. April 2004 zur Abänderung von Artikel 1bis des vorerwähnten Dekrets vom 23. Juni 1994 gegen die Artikel 10, 11 und 23 der Verfassung, in Verbindung mit den Artikeln 6 Absatz 1 und 13 der Europäischen Menschenrechtskonvention, und müssen sie auf jeden Fall nicht ohne Folgen bleiben, solange das vorliegende Gerichtsverfahren nicht zu Ende ist, insofern,

- wie der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte eindeutig angegeben hat, der Grundsatz des Vorrangs des Rechts und der Begriff des fairen Verfahrens, die in Artikel 6 verankert sind, sich unter Vorbehalt zwingender Gründe des Allgemeininteresses einer Einmischung der gesetzgebenden Gewalt in die Rechtspflege mit dem Ziel, den Ausgang des Streitfalls zu beeinflussen, widersetzen;

- im vorliegenden Fall die Wallonische Region nicht den geringsten zwingenden Grund des Allgemeininteresses angeführt hat, und das Bemühen der Behörden sich auf die

Abänderung des Textes, damit er nicht länger zu unterschiedlichen Auslegungen führt (*sic*), und auf das Durchführen einiger Anpassungen beschränkt, wobei das Gerichtsverfahren, das sich auf die Anwendung des durch das Dekret vom 1. April 2004 abgeänderten Dekrets bezieht und an dem die Wallonische Region als Partei beteiligt war, noch laufend war? ».

(...)

III. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

In Bezug auf die Zulässigkeit der ersten präjudiziellen Frage

B.1. In einem Brief vom 17. Januar 2006 haben die Parteien Paul Delangue, Christian Michaux und Gennaro Luisé die Wiederaufnahme der Verhandlung beantragt, « da ein wesentliches und neues Element erst in der Sitzung durch den Ministerrat unterbreitet wurde », nämlich die Absicht der Wallonischen Regierung, über ein neues Dekret abstimmen zu lassen.

Da dieses Element die Antwort, die der Hof auf die präjudiziellen Fragen geben muss, nicht beeinflussen kann, braucht diesem Antrag nicht stattgegeben zu werden.

B.2. Bezüglich der ersten präjudiziellen Frage wird bemängelt, dass nicht die Kategorie der Personen genannt werde, mit denen die Anwohner des Flughafens von Charleroi verglichen würden, während der Hof nach der Vereinbarkeit von Gesetzesbestimmungen mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung befragt werde.

B.3. Aus der Begründung des Verweisungsurteils und den Verfahrensunterlagen, die sowohl vor den ordentlichen Gerichten als auch vor dem Hof ausgetauscht wurden, geht hinlänglich hervor, dass die Anwohner, von denen die Klage ausgeht, sich darüber beschweren, nicht die Grundrechte zu genießen, die insbesondere durch Artikel 23 der Verfassung garantiert würden. Somit vergleichen sie sich implizit, aber notwendigerweise mit allen Personen, die diese Rechte genießen.

Außerdem ist der Hof aufgrund von Artikel 26 § 1 Nr. 3 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof in der durch das Sondergesetz vom 9. März 2003 abgeänderten Fassung befugt, präjudiziell über Fragen bezüglich der Verletzung der Artikel von Titel II der Verfassung, zu denen Artikel 23 gehört, unter anderem durch ein Dekret, zu befinden. Ein Verstoß gegen diesen Artikel kann direkt geltend gemacht werden, ohne dass in der präjudiziellen Frage ein Vergleich vorgenommen wird, der nur in Bezug auf die Artikel 10 und 11 der Verfassung erforderlich ist.

B.4. Die Unzulässigkeitseinrede wird abgewiesen.

B.5. Es wird ebenfalls bemängelt, dass die erste präjudizielle Frage den Hof nicht auffordere, darüber zu urteilen, ob die darin angeführten Dekretsnormen verfassungsmäßig seien, sondern sie auszulegen.

B.6. Die erste präjudizielle Frage bezieht sich auf Artikel 1*bis* des Dekrets der Wallonischen Region vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, vor seiner Abänderung durch das Dekret vom 1. April 2004.

Dieser Artikel besagte:

« 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 ».

B.7. Dieser Artikel ist, wie der Appellationshof Mons erklärt, « klar und deutlich und liegt auf der Hand ». Er enthält eine Regel, eine ausnahmsweise geltende Möglichkeit der Abweisung im Rahmen einer von der Regierung festgelegten Geräuschquote und einen Ausschluss für die darin festgelegten fünf Fälle.

B.8. Die Schwierigkeiten bei der Anwendung dieses Textes können sich aus einer Zuständigkeitsüberschreitung durch die Regierung ergeben, indem sie die Ausnahme zur Regel machen oder einen insgesamt unvernünftigen Rahmen für die Geräuschquote festlegen oder aber eine sachliche Anfechtung der Geräuschüberschreitungen unmöglich machen würde, weil diese Quote erst nach Ablauf des Jahres bekannt würde.

B.9. All diese Beschwerden beziehen sich nicht auf das eigentliche Dekret, sondern auf dessen etwaige mangelhafte Ausführung. Für Anfechtungen bezüglich dieser Ausführung sind der Staatsrat und die Gerichtshöfe und Gerichte zuständig. Der Hof würde sowohl an die Stelle des Dekretgebers als auch an diejenigen der zuständigen Rechtsprechungsorgane treten, wenn er im Namen der Rechtssicherheit dem Dekretstext eine Auslegung verleihen würde, die darauf hinauslaufen würde, im Rahmen der Prüfung der Verfassungsmäßigkeit der Gesetzesnormen *a priori* über Beschwerden zu entscheiden, über erst *a posteriori* im Rahmen von Streitverfahren über die Gesetzmäßigkeit von Verwaltungshandlungen geurteilt werden kann.

B.10. Der Hof ist nicht befugt, die erste präjudizielle Frage zu beantworten.

In Bezug auf die zweite präjudizielle Frage

B.11. Die zweite präjudizielle Frage bezieht sich auf das Dekret vom 1. April 2004 zur Abänderung von Artikel 1bis des Dekrets vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen. Seit dieser Abänderung besagt Artikel 1bis vom 23. Juni 1994:

« 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 zwischen 7 Uhr und 23 Uhr erlaubt wird.

Zwischen 6.30 Uhr und 7 Uhr werden Flugzeugbewegungen jedoch erlaubt, soweit sie die höchste genehmigte Gesamtlärmquote, die auf 7 Punkte festgelegt ist, nicht überschreiten. Außerdem wird die höchste Gesamtlärmquote für die Flugzeugbewegungen zwischen 6.30 Uhr und 7 Uhr sowie zwischen 22 Uhr und 23 Uhr jährlich auf 6 000 festgelegt. Die Regierung ist berechtigt, ggf. diese Gesamtlärmquote zu verringern.

Im Rahmen der Gesamtlärmquote, die im vorstehenden Absatz zwischen 22 Uhr und 23 Uhr festgelegt ist, werden die Flugzeugbewegungen, die eine höchste Gesamtlärmquote [, die] pro Flugzeugbewegung auf 5 Punkte festgelegt ist, [nicht überschreiten,] erlaubt.

Die beiden vorstehenden Absätze finden keine Anwendung auf:

- 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. [...] ».

B.12. Der neue Artikel 1bis enthält Änderungen im Vergleich zum vorherigen Text. Auch wenn es dem Willen des Gesetzgebers entspricht, Auslegungen ein Ende zu bereiten, die seines

Erachtens falsch sind, handelt es sich nicht um ein Auslegungsdekret. Gemäß Artikel 2 wird das Dekret vom 1. April 2004 « am Tage seiner Verabschiedung » wirksam. Es hat also keine Rückwirkung.

B.13. Die Streitsache, die die Anwohner dem Gericht erster Instanz Charleroi unterbreitet haben und die nur beim Appellationshof Mons anhängig ist, ist darauf ausgerichtet, zur Hauptsache die Verurteilung der beklagten Parteien zur Entschädigung wegen Fehlern zu erreichen, die sie unter Verletzung der Bestimmungen des Dekrets 8. Juni 2001, das das Dekret vom 23. Juni 1994 abgeändert hat, begangen hätten.

Diese Klagen unterliegen weiterhin den Dekreten aus der Zeit vor dem Dekret vom 1. April 2004, ohne dass dieses die zu fällenden Entscheidungen beeinflussen darf.

B.14. Die Streitsache bezog sich ebenfalls auf vorläufige Maßnahmen, die das Gericht in seinem Urteil vom 30. März 2004 angeordnet hat, nämlich die Bestimmung eines Sachverständigen und ein Verbot, Starts oder Landungen, die gegen Artikel 1bis des Dekrets 23. Juni 1994 verstoßen würden, zu genehmigen bei einem Zwangsgeld von 10.000 Euro pro Verstoß. Der Appellationshof hat die Untersuchungsmaßnahme bestätigt und den Auftrag des Sachverständigen präzisiert; er hat das Urteil hinsichtlich des Zwangsgeldes für nichtig erklärt.

B.15. Für alles, was sich auf den Zeitraum nach dem 1. April 2004 bezieht, ist das Dekret vom 1. April 2004 zu berücksichtigen. Daraus kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass der Gesetzgeber gegen die in der präjudiziellen Frage angeführten Bestimmungen verstoßen hätte. Das bloße Bestehen von schwebenden Verfahren kann einen Gesetzgeber nicht daran hindern, für die Zukunft gesetzgeberisch aufzutreten. Wenn die von ihm angenommenen neuen Bestimmungen selbst der Verfassungsmäßigkeitsprüfung unterzogen würden, kann man nicht aus ihrem bloßen Bestehen ableiten, dass der Gleichheitsgrundsatz oder das Recht auf eine wirksame Gerichtsklage verletzt würde. In Bezug auf Artikel 23 der Verfassung wird in der präjudiziellen Frage nicht angegeben, inwiefern gegen diese Bestimmung verstoßen würde. Die präjudizielle Frage ist in diesem Punkt unzulässig.

B.16. Die zweite präjudizielle Frage ist verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

- Der Hof ist nicht dafür zuständig, die erste präjudizielle Frage zu beantworten.

- Das Dekret vom 1. April 2004 zur Abänderung von Artikel 1*bis* des Dekrets vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die unter die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, verstößt nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, in Verbindung mit den Artikeln 6 Absatz 1 und 13 der Europäischen Menschenrechtskonvention.

Verkündet in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 15. Februar 2006.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) M. Melchior