

Geschäftsverzeichnisnr. 4464
Urteil Nr. 87/2009 vom 28. Mai 2009

URTEIL

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 6. März 2008 zur Organisation der Personenbeförderung zu den Sehenswürdigkeiten in der Region Brüssel-Hauptstadt, erhoben von der « Nice Travelling » PGmbH.

Der Verfassungsgerichtshof,

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

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der Klage und Verfahren*

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 29. April 2008 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 30. April 2008 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob die « Nice Travelling » PGmbH, mit Gesellschaftssitz in 1080 Brüssel, rue Martin Pfeiffer 7, Klage auf Nichtigerklärung der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 6. März 2008 zur Organisation der Personenbeförderung zu den Sehenswürdigkeiten in der Region Brüssel-Hauptstadt (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 1. April 2008).

Die von derselben klagenden Partei erhobene Klage auf einstweilige Aufhebung derselben Ordonnanz wurde mit Urteil Nr. 100/2008 vom 3. Juli 2008, das im *Belgischen Staatsblatt* vom 10. September 2008 veröffentlicht wurde, zurückgewiesen.

Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt hat einen Schriftsatz eingereicht, die klagende Partei hat einen Erwidierungsschriftsatz eingereicht und die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt hat auch einen Gegenerwidierungsschriftsatz eingereicht.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 11. März 2009

- erschien RÄin A.-S. Renson *loco* RA E. Gillet und RÄin V. Dor, in Brüssel zugelassen, für die klagende Partei,
- haben die referierenden Richter J.-P. Snappe und L. Lavrysen Bericht erstattet,
- wurde die vorgenannte Rechtsanwältin angehört,
- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

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

II. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

Hinsichtlich des Klagegegenstands

B.1. Aus der in der Klageschrift enthaltenen Darlegung der Klagegründe geht hervor, dass die Klagegründe nur gegen die Artikel 2, 3, 4 und 7 der Ordonnanz vom 6. März 2008 « zur Organisation der Personenbeförderung zu den Sehenswürdigkeiten in der Region Brüssel-Hauptstadt » gerichtet sind.

Der Hof begrenzt seine Untersuchung auf diese Bestimmungen.

Hinsichtlich der angefochtenen Bestimmungen

B.2.1. In der auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt geltenden Fassung bestimmte Artikel 2 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 « über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen » - abgeändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 23. Juni 1969 « über die Taxidienste » und sodann durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juni 1984 « zur Abänderung des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 zur Revision und Koordinierung der Rechtsvorschriften über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen »:

« Dieses Erlassgesetz findet Anwendung auf:

- A. die Beförderung im Linienverkehrsdienst;
- B. die besonderen Formen der Beförderung im Linienverkehrsdienst;
- C. die Beförderung im Gelegenheitsdienst.

Das Erlassgesetz gilt nicht für:

1. den durch einen Arbeitgeber mit seinen eigenen Geräten und unter seiner eigenen Verantwortung ausschließlich für sein Personal organisierten und betriebenen Transport, sofern dieser für das Personal ohne finanzielle Belastung und unentgeltlich erfolgt;
2. den Transport von und zu Bahnhöfen durch Hotels ausschließlich für ihre Kundschaft; den Transport von und zu Flughäfen durch Fluggesellschaften ausschließlich für ihre Kundschaft; die Krankenwagendienste der Krankenhäuser und Kliniken sowie im Allgemeinen alle gleichartigen Transporte, die nicht das Eingreifen eines Unternehmers für den Transport auf dem Landwege beinhalten.

Der König kann jedoch für die in den vorstehenden Nrn. 1 und 2 vorgesehenen Transporte einen Teil oder die Gesamtheit der Verpflichtungen auferlegen, die Gegenstand der Artikel 28 und 29 sind und für genehmigungspflichtige Dienstleistungen gelten, insbesondere diejenigen bezüglich der technischen Sicherheitsbedingungen der benutzten Geräte, der Deckung der zivilrechtlichen Haftung sowie der Auswahl und medizinischen Überwachung der Fahrer.

3. Aus eigener Initiative organisierte Dienstleistungen aus Anlass unvorhergesehener Ereignisse oder als Ersatz für die zufällige Unzulänglichkeit oder vorübergehende Unterbrechung öffentlicher Transportdienste. In diesem Fall obliegt es dem Organisator dieser Dienste, am selben Tag mit bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief den Minister des Verkehrswesens darüber zu benachrichtigen, der über die Aufhebung der Dienste oder die Erteilung der zeitweiligen Genehmigung im Sinne von Artikel 8 entscheidet ».

Artikel 2 der Ordonnanz vom 6. März 2008 fügt dem Absatz 2 dieser Bestimmung eine Nr. 4 mit folgendem Wortlaut hinzu:

« Die Linienverkehrsdienste und die besonderen Formen der Beförderung im Linienverkehrsdienst mit Kraftomnibussen, die teilweise oder ganz in der Region Brüssel-Hauptstadt durchgeführt werden und durch die Wahl der Fahrstrecke und der Haltestellen oder durch das Angebot zusätzlicher Dienstleistungen hauptsächlich für Reisende bestimmt sind, die Sehenswürdigkeiten der Region Brüssel-Hauptstadt besichtigen oder diesbezüglich Informationen erhalten möchten. Für diese Dienstleistungen ist unter ‘ Sehenswürdigkeiten ’ zu verstehen: Gebäude oder Denkmäler, die durch ihre äußeren Merkmale für Besucher der Region Brüssel-Hauptstadt bemerkenswert sind ».

B.2.2. Artikel 3 Absatz 1 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 22. November 1990 « über die Organisation des öffentlichen Personenverkehrs in der Region Brüssel-Hauptstadt » - abgeändert durch Artikel 15 der Ordonnanz vom 19. April 2007 « zur Festlegung verschiedener Bestimmungen über den öffentlichen Dienst des öffentlichen innerstädtischen Personenverkehrs in der Region Brüssel-Hauptstadt » - bestimmt die Angelegenheiten, die durch den Geschäftsführungsvertrag zwischen der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt und der « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles » (STIB) geregelt werden müssen.

Diese Bestimmung lautete wie folgt:

« Die Exekutive und die Gesellschaft schließen einen Geschäftsführungsvertrag, der folgende Angelegenheiten regelt:

1. Die den Parteien auferlegten Zielsetzungen; diese Zielsetzungen sind Ausdruck der gemeinsamen Politik der Gesellschaft und der Exekutive, sowohl für den Betrieb des öffentlichen innerstädtischen Personenverkehrs als auch für die Geschäftsführungsmethoden und die Struktur der Gesellschaft, einschließlich der Beziehungen zur Kundschaft und der Geschäftspolitik der Gesellschaft.

2. Die Prinzipien für die Einrichtung, die Änderung, die Erweiterung und die Aufhebung von Linien durch die Gesellschaft oder ihre Tochtergesellschaften oder Konzessionsnehmer.

3. Den Plan der notwendigen Investitionen zur Verwirklichung dieser Zielsetzungen durch die Gesellschaft oder ihre Tochtergesellschaft oder Konzessionsnehmer.

4. Das Finanzsystem des Betriebs, insbesondere:

- a) die Prinzipien zur Festlegung der Tarife;

b) die Festlegung, die Berechnung und die Zahlungsweise der etwaigen Dotationen zu Lasten des allgemeinen Ausgabenhaushalts der Region;

c) Die Kosten, Zinsen und Abschreibungen, die mit dem Einverständnis der Region zur Deckung der Investitionen getätigt werden, in Form von Dotationen.

5. Gegebenenfalls den Zeitplan zur Verwirklichung der in der vorstehenden Nr. 1 erwähnten Zielsetzungen.

6. Die Gewinnbeteiligung der Gesellschaft an den vorstehenden Zielsetzungen und die Sanktionen im Falle der Nichteinhaltung der Verpflichtungen durch eine Partei.

7. Die Elemente, die der in Artikel 4 dieser Ordonnanz erwähnte Geschäftsführungsplan enthalten muss, sowie die Fristen für die Mitteilung und Genehmigung des Plans.

Der Geschäftsführungsvertrag wird vorher mit den Sozialpartnern unter Einhaltung von Artikel 14 dieser Ordonnanz ausgehandelt.

8. Die Bedingungen zur Revision des Vertrags ».

Artikel 3 der Ordonnanz vom 6. März 2008 fügt in diese Bestimmung eine Nr. 2bis mit folgendem Wortlaut ein:

« die Prinzipien des Betriebs der Dienste im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen ».

B.2.3. Artikel 15 der Ordonnanz vom 22. November 1990 bestimmte:

« Die Gesellschaft kann sich mit der vorherigen Genehmigung der Exekutive und unter den durch sie festgelegten Bedingungen an der Gründung, am Kapital oder an der Führung von Gesellschaften, Vereinigungen oder anderen öffentlichen oder privaten Einrichtungen beteiligen, deren Zweck direkt oder indirekt mit demjenigen der Gesellschaft zusammenhängt.

Die Gesellschaft kann mit der vorherigen Genehmigung der Exekutive und unter den durch sie festgelegten Bedingungen Linienverkehrsdienste und spezialisierte Linienverkehrsdienste in Unterauftrag vergeben ».

Artikel 4 der Ordonnanz vom 6. März 2008 fügt dieser Bestimmung vier Absätze hinzu:

« Die Gesellschaft gewährleistet die Organisation der Dienste im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen.

Sie vergibt diese Dienste an Subunternehmen in der Form und unter den Bedingungen, die sie festlegt.

Im Rahmen dieser Vergabe von Unteraufträgen beachtet die Gesellschaft jedoch folgende Regeln:

- die im Geschäftsführungsvertrag festgelegten Regeln aufgrund von Artikel 3 Absatz 1 Nr. 2bis;
- eine vorherige europäische Veröffentlichung der Absicht, diese Dienstleistungen in Unterauftrag zu vergeben;
- eine objektive Prüfung der Bewerber sowie eine begründete Auftragserteilung;
- dem Betreiber werden keine finanziellen Verpflichtungen auferlegt, die nicht nur die Kosten decken;
- eine Höchstdauer von acht Jahren.

Falls die Gesellschaft keine Betreiber verpflichten kann oder diese ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, kann die Regierung es der Gesellschaft jedoch erlauben, selbst für diese Dienste zu sorgen ».

B.2.4. Artikel 7 der Ordonnanz vom 6. März 2008 fügt in die Ordonnanz vom 22. November 1990 einen Artikel 18ter mit folgendem Wortlaut ein:

« Die Dienste im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen können nur durch die Gesellschaft oder das Unternehmen oder die Unternehmen gewährleistet oder erteilt werden, denen die Gesellschaft einen Unterauftrag für die besagten Dienste gemäß Artikel 15 erteilt hat ».

Hinsichtlich der Zulässigkeit der Klage

In Bezug auf das Interesse der klagenden Partei

B.3. Die Verfassung und das Sondergesetz vom 6. Januar 1989 erfordern, dass jede natürliche oder juristische Person, die eine Nichtigkeitsklage erhebt, ein Interesse nachweist. Das erforderliche Interesse liegt nur bei jenen Personen vor, deren Situation durch die angefochtene Rechtsnorm unmittelbar und ungünstig beeinflusst werden könnte. Demzufolge ist die Popularklage nicht zulässig.

B.4.1. Aus den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 6. März 2008 (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, Nr. A-444/2, SS. 3 und 5) sowie aus den durch die klagende Partei hinterlegten Unterlagen geht hervor, dass diese einen Linienverkehrsdienst mit Kraftomnibussen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 betreibt.

Die Situation der klagenden Partei kann daher direkt und nachteilig durch die in B.2 zitierten Bestimmungen der Ordonnanz vom 6. März 2008 betroffen sein, die den Rahmen, in dem diese Art von Diensten betrieben werden, ändern.

B.4.2. Die klagende Partei weist demzufolge das erforderliche Interesse an der Beantragung der Nichtigkeitsklärung der Artikel 2, 3, 4 und 7 der Ordonnanz vom 6. März 2008 auf.

In Bezug auf die Zulässigkeit des ersten Klagegrunds

B.5.1. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt führt an, die klagende Partei habe kein Interesse am ersten Klagegrund, da die darin enthaltene Beschwerde keinen Zusammenhang mit dem Gesellschaftszweck aufweise.

B.5.2. Da die Nichtigkeitsklage zulässig ist, brauchen die klagenden Parteien nicht darüber hinaus ein Interesse am Klagegrund nachzuweisen.

In Bezug auf die Zuständigkeit des Hofes, über den zweiten Klagegrund zu befinden

B.6.1. Aus der Darlegung des ersten und des zweiten Teils des zweiten Klagegrunds geht hervor, dass der Hof gebeten wird, über die Vereinbarkeit der angefochtenen Bestimmungen mit den Artikeln 82 und 86 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft zu urteilen.

Der Hof ist nicht befugt, Gesetzesnormen direkt anhand von Bestimmungen des internationalen Rechts zu prüfen. Er berücksichtigt solche Bestimmungen jedoch, wenn er die

Vereinbarkeit einer Gesetzesnorm mit Verfassungsbestimmungen prüft, die analoge Rechte oder Freiheiten gewährleisten.

Die Artikel 82 und 86 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft enthalten « Wettbewerbsregeln », die unter anderem die missbräuchliche Ausnutzung einer « beherrschenden Stellung auf dem Gemeinsamen Markt oder auf einem wesentlichen Teil desselben » verbieten.

Artikel 23 Absatz 3 Nr. 1 der Verfassung, der nur sehr beiläufig in der Erläuterung der ersten zwei Teile des Klagegrunds erwähnt wird, gewährleistet das « Recht auf Arbeit und auf freie Wahl der Berufstätigkeit im Rahmen einer allgemeinen Beschäftigungspolitik, die unter anderem darauf ausgerichtet ist, einen Beschäftigungsstand zu gewährleisten, der so stabil und hoch wie möglich ist », das « Recht auf gerechte Arbeitsbedingungen und gerechte Entlohnung » sowie das « Recht auf Information, Konsultation und kollektive Verhandlungen ».

Da diese Verfassungsbestimmung keine Rechte oder Freiheiten garantiert, die den vorerwähnten Bestimmungen des europäischen Rechts entsprechen, ist der Hof nicht befugt, über den ersten und den zweiten Teil des zweiten Klagegrunds zu befinden.

B.6.2. Aus der Darlegung des dritten Teils des zweiten Klagegrunds geht hervor, dass der Hof gebeten wird, über die Vereinbarkeit der angefochtenen Bestimmungen mit der Handels- und Gewerbefreiheit zu urteilen, die sowohl durch das Dekret vom 2.-17. März 1791 zur Abschaffung der Zünfte als auch durch Artikel 23 Absatz 3 Nr. 1 der Verfassung gewährt werde.

Der Hof ist nicht befugt, einen Klagegrund zu prüfen, der aus einem Verstoß gegen Artikel 7 dieses Dekrets vom 2.-17. März 1791, durch den die Handels- und Gewerbefreiheit gewährt wird, abgeleitet ist. Diese Freiheit wird darüber hinaus nicht durch Artikel 23 Absatz 3 Nr. 1 der Verfassung gewährt.

Die Handels- und Gewerbefreiheit wird jedoch gewährleistet durch eine Bestimmung, deren Einhaltung der Hof direkt prüfen kann, nämlich Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, der die Regionen verpflichtet, ihre Befugnisse unter Einhaltung des Grundsatzes der Handels- und Gewerbefreiheit auszuüben.

B.6.3. Der Hof ist somit befugt, den zweiten Klagegrund zu prüfen, insofern er aus dem Verstoß gegen die Handels- und Gewerbefreiheit abgeleitet ist.

Zur Hauptsache

In Bezug auf den ersten Klagegrund

B.7. Aus der Darlegung des ersten Klagegrunds geht hervor, dass der Hof gebeten wird, sich zur Vereinbarkeit der angefochtenen Bestimmungen mit den Artikeln 38 und 39 der Verfassung und mit Artikel 4 Nr. 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen zu äußern, insofern diese Bestimmungen die Gemeinschaftsangelegenheit des Tourismus regelten.

B.8.1. Artikel 38 der Verfassung bestimmt:

« Jede Gemeinschaft hat die Befugnisse, die ihr die Verfassung oder die aufgrund der Verfassung ergangenen Gesetze zuerkennen ».

Artikel 39 der Verfassung bestimmt:

« Das Gesetz überträgt den regionalen Organen, die es schafft und die sich aus gewählten Vertretern zusammensetzen, die Zuständigkeit, innerhalb des von ihm bestimmten Bereichs und gemäß der von ihm bestimmten Weise die von ihm bezeichneten Angelegenheiten zu regeln unter Ausschluss derjenigen, die in den Artikeln 30 und 127 bis 129 erwähnt sind. Dieses Gesetz muss mit der in Artikel 4 letzter Absatz bestimmten Mehrheit angenommen werden ».

Artikel 127 der Verfassung bestimmt:

« § 1. Die Parlamente der Französischen und der Flämischen Gemeinschaft regeln durch Dekret, jedes für seinen Bereich:

1. die kulturellen Angelegenheiten;

[...]

3. die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinschaften sowie die internationale Zusammenarbeit, einschließlich des Abschlusses von Verträgen, in den unter den Nummern 1 und 2 erwähnten Angelegenheiten.

Ein Gesetz, das mit der in Artikel 4 letzter Absatz bestimmten Mehrheit angenommen wird, legt die unter Nummer 1 erwähnten kulturellen Angelegenheiten, die unter Nummer 3 erwähnten Formen der Zusammenarbeit sowie die näheren Regeln für den unter Nummer 3 erwähnten Abschluss von Verträgen fest.

§ 2. Diese Dekrete haben jeweils Gesetzeskraft im französischen Sprachgebiet beziehungsweise im niederländischen Sprachgebiet sowie in Bezug auf die im zweisprachigen Gebiet Brüssel-Hauptstadt errichteten Einrichtungen, die aufgrund ihrer Tätigkeiten als ausschließlich zu der einen oder der anderen Gemeinschaft gehörend zu betrachten sind ».

Artikel 4 Nr. 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen bestimmt:

« Die kulturellen Angelegenheiten, auf die sich Artikel 59*bis* § 2 Nr. 1 [zu lesen ist: 127 § 1 Absatz 1 Nr. 1] der Verfassung bezieht, sind:

[...]

10. Freizeitgestaltung und Tourismus ».

B.8.2. In Ausführung von Artikel 138 der Verfassung bestimmt Artikel 3 Nr. 2 des Dekrets II der Französischen Gemeinschaft vom 19. Juli 1993 « über die Übertragung der Ausübung bestimmter Befugnisse der Französischen Gemeinschaft auf die Wallonische Region und auf die Französische Gemeinschaftskommission »:

« Die [...] Kommission [übt] auf dem Gebiet der zweisprachigen Region Brüssel-Hauptstadt [...] die Zuständigkeiten der Gemeinschaft in folgenden Angelegenheiten aus:

[...]

2. Tourismus im Sinne von Artikel 4 Nr. 10 des Sondergesetzes ».

Artikel 3 Nr. 2 des Dekrets II der Wallonischen Region vom 22. Juli 1993 « zur Übertragung gewisser Zuständigkeiten von der Französischen Gemeinschaft an die Wallonische Region und an die Französische Gemeinschaftskommission » und Artikel 3 Nr. 2 des Dekrets III der Französischen Gemeinschaftskommission vom 22. Juli 1993 « über die Übertragung der Ausübung bestimmter Befugnisse der Französischen Gemeinschaft auf die Wallonische Region und auf die Französische Gemeinschaftskommission » weisen den gleichen Inhalt auf.

B.8.3. Auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt ist der Tourismus im Sinne von Artikel 4 Nr. 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 folglich eine Angelegenheit, die durch mehrere Gesetzgeber geregelt wird.

Die Flämische Gemeinschaft ist zuständig für die dort errichteten Einrichtungen, die aufgrund ihrer Tätigkeiten als ausschließlich zu dieser Gemeinschaft gehörend zu betrachten sind, während die Französische Gemeinschaftskommission für die dort errichteten Einrichtungen zuständig ist, die aufgrund ihrer Tätigkeiten als ausschließlich zur Französischen Gemeinschaft gehörend zu betrachten sind.

Die Föderalbehörde bleibt ihrerseits dafür zuständig, die Aspekte der Angelegenheit des Tourismus zu regeln, die der Zuständigkeit der beiden vorerwähnten Dekretgeber entgehen.

Die Region Brüssel-Hauptstadt ist hingegen nicht zuständig für die Regelung des Tourismus im Sinne von Artikel 4 Nr. 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980.

B.9. Aus Artikel 2 der Ordonnanz vom 6. März 2008 geht hervor, dass die angefochtenen Bestimmungen das Statut bestimmter mit der touristischen Tätigkeit verbundener Transportdienste ändern.

B.10. Die Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den verschiedenen Bestandteilen des Föderalstaates beruht auf dem Grundsatz der Ausschließlichkeit, was voraussetzt, dass jede Rechtssituation grundsätzlich durch einen einzigen Gesetzgeber geregelt wird.

Wenn eine Regelung, wie im vorliegenden Fall, Verbindungen zu mehreren Zuständigkeitszuweisungen aufweist, muss der Hof prüfen, wo sich der Schwerpunkt der geregelten Rechtssituation befindet.

In diesem Zusammenhang ist zwischen der Gemeinschaftsangelegenheit des Tourismus und anderen Angelegenheiten zu unterscheiden, die von den Regeln der Zuständigkeitsverteilung betroffen sind.

B.11. Aus Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen geht hervor, dass die Region Brüssel-Hauptstadt dafür zuständig ist, « den öffentlichen Stadt- und Nahverkehr einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs » zu regeln.

Diese Zuständigkeit bezieht sich unter anderem auf « das Statut der Transportgesellschaften, den Abschluss von Geschäftsführungsverträgen, die unterirdische und oberirdische Infrastruktur, die Einrichtung von Netzen und die damit verbundenen Genehmigungen, die Tarife und die gewährten Tarifermäßigungen, die Verträge mit den Anbietern von Transportdiensten und die Berechnungsweise der ihnen gezahlten Vergütung sowie die grenzüberschreitenden Nahverkehrsdienste » (*Parl. Dok.*, Kammer, 1988, Nr. 516/1, S. 16).

B.12. Aus Artikel 6 § 1 I Nr. 7 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 geht hervor, dass die Region Brüssel-Hauptstadt zuständig ist für die Regelung der « Denkmäler und Landschaften ».

Diese Zuständigkeit ermöglicht es der Region, « alle Maßnahmen zu ergreifen, die die Inwertsetzung und das Bewerben von Denkmälern, architektonischen Einheiten und von Landschaften bezwecken » (*Parl. Dok.*, Kammer, 1988, Nr. 516/1, S. 6).

B.13.1. Der Transport im Sinne der angefochtenen Bestimmungen und der Definition des in B.2.1 zitierten Artikels 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 betrifft sowohl den Linienverkehr als auch die Sonderformen des Linienverkehrs (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, Nr. 444/1, SS. 7-8).

Diese Bestimmungen betreffen eine Änderung der Regeln über die Bestimmung der Personen, die mit dem Betrieb dieser Transportdienste beauftragt sind, indem ihnen eine spezifische Regelung auferlegt wird.

Die Bezugnahme in Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 in der durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 6. März 2008 abgeänderten Fassung auf die « zusätzlichen Dienstleistungen » für die Benutzer dieser Art von Transport - « Dienste, die eine

touristische Information betreffen » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, Nr. 444/2, S. 6) - oder auf die diesen Benutzern erteilte Information dient lediglich dazu, die Transportdienste im Sinne der angefochtenen Bestimmungen und somit deren Anwendungsbereich zu definieren. Sie kann also nicht als eine Regelung des Tourismus im Sinne von Artikel 4 Nr. 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 angesehen werden.

B.13.2. Die in B.11 erwähnte Zuständigkeit der Region Brüssel-Hauptstadt für den öffentlichen Verkehr erlaubt es der Regierung und der STIB jedoch nicht, im Geschäftsführungsvertrag, der in Artikel 3 der Ordonnanz vom 22. November 1990 - in der durch Artikel 3 der Ordonnanz vom 6. März 2008 abgeänderten Fassung - erwähnt ist, « Prinzipien des Betriebs » der in der Ordonnanz vom 6. März 2008 erwähnten Transportdienste festzulegen, die auf unverhältnismäßige Weise die Zuständigkeit anderer Normgeber beeinträchtigen würden, und erlaubt es der STIB ebenfalls nicht, auf der Grundlage von Artikel 15 Absatz 4 der Ordonnanz vom 22. November 1990 - eingefügt durch Artikel 4 der Ordonnanz vom 6. März 2008 - für die Vergabe dieser Transportdienste an Dritte Bedingungen festzulegen, die auf unverhältnismäßige Weise die Zuständigkeit anderer Normgeber beeinträchtigen würden, insbesondere derjenigen, die für Tourismus zuständig sind.

Gegebenenfalls obliegt es den zuständigen Rechtsprechungsorganen, eine etwaige Befugnisüberschreitung auf diesem Gebiet zu ahnden.

B.14. Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass der Brüsseler Ordonnanzgeber, der seine Zuständigkeit für das Transportwesen ausübt, durch die Annahme der angefochtenen Bestimmungen nicht die Angelegenheit des Tourismus im Sinne von Artikel 4 Nr. 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 regelt, sondern im Wesentlichen die Angelegenheit des « öffentlichen Stadt- und Nahverkehrs einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs » im Sinne von Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 8 desselben Sondergesetzes.

Der erste Klagegrund ist unbegründet.

In Bezug auf den zweiten Klagegrund

B.15. Angesichts der Darlegungen in B.6.2 wird der Hof im dritten Teil des zweiten Klagegrunds gebeten zu prüfen, ob die angefochtenen Bestimmungen, indem sie auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt die Zahl der Betreiber der Linienverkehrsdienste mit Kraftomnibussen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 beschränkten, vereinbar seien mit Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und nicht gegen die Handels- und Gewerbefreiheit der Betreiber dieser Dienste verstießen.

B.16. Diese Freiheit ist nicht absolut. Sie verhindert nicht, dass die Wirtschaftstätigkeit von Personen und Unternehmen durch Gesetz geregelt wird. Gegen diese Freiheit würde nur verstoßen, wenn sie ohne Notwendigkeit oder auf eine zum angestrebten Ziel unverhältnismäßige Weise eingeschränkt würde.

B.17. Die angefochtenen Bestimmungen vertrauen der STIB eine neue Rolle auf dem Markt der Dienste im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 an.

Diese öffentliche Gesellschaft hat als Aufgabe, « die Organisation » dieser Dienste zu « gewährleisten ». Sie darf jedoch grundsätzlich diese Dienste nicht selbst anbieten. Sie muss diese nämlich « in der Form und unter den Bedingungen, die sie festlegt », unter Beachtung der « Prinzipien des Betriebs » dieser Dienste, die im Geschäftsführungsvertrag mit der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt festgelegt sind, vergeben, wobei die dem Betreiber auferlegten finanziellen Verpflichtungen auf die Deckung der Kosten begrenzt werden und die maximale Laufzeit der Vergabe auf acht Jahre begrenzt ist. Der Bewerberaufruf muss Gegenstand einer « europäischen Veröffentlichung » sein, die Bewerber werden objektiv geprüft und die Entscheidung für einen Subunternehmer wird mit Gründen versehen (Artikel 3 Absatz 1 Nr. 2bis und 15 Absätze 3 bis 5 der Ordonnanz vom 22. November 1990, eingefügt durch die Artikel 3 beziehungsweise 4 der Ordonnanz vom 6. März 2008).

Nur wenn die STIB keine Subunternehmer findet oder wenn diese ihre Verpflichtungen nicht einhalten, kann sie die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt um die Erlaubnis bitten,

diese Dienste selbst anzubieten (Artikel 15 Absatz 6 der Ordonnanz vom 22. November 1990, eingefügt durch Artikel 4 der Ordonnanz vom 6. März 2008).

Diese Dienste dürfen in jedem Fall nur durch die STIB oder den beziehungsweise die durch sie ausgewählten Subunternehmer angeboten werden (Artikel 18^{ter} der Ordonnanz vom 22. November 1990, eingefügt durch Artikel 7 der Ordonnanz vom 6. März 2008).

B.18.1. Die angefochtenen Bestimmungen sollen dem « Wildwuchs an Autobuslinien, die Besucher der Stadt zu besonderen Sehenswürdigkeiten » der Region Brüssel-Hauptstadt befördern, ein Ende bereiten (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, Nr. 444/1, 2007-2008, S. 1).

Zum Zeitpunkt der Annahme dieser Bestimmungen gab es drei Privatunternehmen, die auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt einen Linienverkehrsdienst mit Kraftomnibussen im Sinne des neuen Artikels 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 anboten (ebenda, S. 3).

Mit den angefochtenen Bestimmungen sollten die Nachteile dieser Situation bekämpft werden, um diese Dienste zu einem « Instrument zu machen, das zur Verbesserung des Images der Stadt » und zu einer besseren « Mobilität zwischen den verschiedenen touristischen Sehenswürdigkeiten » beiträgt. Aufgrund des Fehlens eines gesetzlichen Rahmens für diese Dienste und für den Inhalt der zeitweiligen Zulassungen von sechs Monaten, die bisher in Anwendung von Artikel 8 Absatz 2 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 erteilt wurden, können die Behörden nicht « einschreiten gegen Verstöße gegen die Zulassungen und *a fortiori* gegen Verstöße gegen die föderale Regelung » in Bezug auf die Rechte der Arbeitnehmer oder auf die soziale Sicherheit. Die Qualität der angebotenen Dienstleistungen gilt als niedrig, unter anderem weil die angebotenen Strecken die Besucher lediglich zu den « geschäftlich interessantesten Stätten » führen, die somit eine « Standardisierung des Panoramas der angebotenen Brüsseler Sehenswürdigkeiten » zur Folge haben, deren « kulturelle Vielfalt » nicht gewürdigt wird. Die Busse gelten als veraltet, umweltschädlich und nicht den für die Busse der STIB geltenden Umweltnormen entsprechend. Der Gesetzgeber bedauert auch die schlechte Zusammenarbeit zwischen den Betreibern der vorstehend angegebenen Dienste sowie zwischen den Letztgenannten und der STIB bezüglich der Benutzung der Haltestellen (ebenda, SS. 3-4;

Parl. Dok., Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, Nr. 444/2, SS. 3-4; *Ausf. Ber.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 22. Februar 2008, Nr. 18, S. 72).

Nach einer Untersuchung wurde der ausschließlichen Vergabe der Organisation dieser Dienste durch die STIB, die jedoch verpflichtet ist, mit dem Privatsektor zusammenzuarbeiten, der Vorrang gegeben, und zwar gegenüber anderen Möglichkeiten der Umstrukturierung des Sektors, wie « der Kontrolle der freien Initiative durch neue Vorschriften », der « Vergabe einer - ausschließlichen oder nicht ausschließlichen - Konzession an ein Privatunternehmen » oder der nicht ausschließlichen Vergabe dieser Tätigkeit an die STIB mit der « Möglichkeit » für diese, « bei der Ausführung dieses Auftrags auf den Privatsektor zurückzugreifen ». Die Entscheidung für diesen Modus ist nicht nur dadurch zu erklären, dass die STIB in der Lage ist, « diese Busdienste in ihre vorhandenen Linienverkehrsdienste zu integrieren », sondern auch durch das Know-how der STIB in diesem Bereich und durch die « erheblichen Nachteile » der anderen Modi, wie die Tatsache, dass diese Dienste nicht im gleichen Maße in die bestehenden Dienste der STIB integriert werden können, die « übermäßige und konzentrierte Nutzung des öffentlichen Wegenetzes und die Verkehrsbehinderungen », die sich im Fall einer Nicht-Ausschließlichkeit und der fehlenden « Zusammenarbeit zwischen den Betreibern » ergeben würden, sowie eine geringere Gewähr bezüglich des Angebots einer « abwechslungsreichen Streckenführung mit einer umfassenden Palette der Brüsseler Sehenswürdigkeiten » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, Nr. 444/1, S. 4).

B.18.2. Das in den angefochtenen Bestimmungen beschriebene System einer ausschließlichen Konzession ist eine spezifische Regelung eines « Dienstes des öffentlichen innerstädtischen Personenverkehrs » (ebenda, Nr. 444/1, SS. 7 und 9), die es ohne finanzielle Investitionen oder einen zu hohen Personaleinsatz der Region Brüssel-Hauptstadt ermöglicht, « die Anzahl (Modelle) an Bussen zu begrenzen und die Qualität der Busse, der gebotenen Dienstleistungen und Sehenswürdigkeiten zu gewährleisten (ebenda, Nr. 444/2, SS. 4-6). Die Exklusivität ermöglicht « selbst im Fall etwaiger mehrerer Subunternehmer eine Zusammenarbeit in der Praxis durch eine Verteilung der Aufgaben statt einer Konkurrenz ». Sie befreit auch die Behörden davon, ein Kontrollsystem einzuführen, da sich der Sektor aufgrund der Exklusivität selbst regelt (ebenda, S. 6).

Aufgrund ihres technischen Know-how auf diesem Gebiet und unter der Aufsicht der Regierung hat die STIB die Aufgabe, auf der Grundlage einer kommerziellen Voruntersuchung unter anderem bezüglich der Anzahl der zu betreibenden Linien, und innerhalb der Grenzen des im Geschäftsführungsvertrags festgelegten Rahmens die Lastenhefte zu erstellen, die durch die Konzessionsinhaber des Privatsektors eingehalten werden müssen. Diese Lastenhefte sind flexible Instrumente, die es ermöglichen, auf neue Entwicklungen zu reagieren, und sie werden realistische Betriebsbedingungen bezüglich des Preises, des Angebotsvolumens und der Art der zu benutzenden Fahrzeuge enthalten; darüber hinaus wird darin auf Umweltnormen, die ebenso streng sind wie diejenigen der STIB, sowie auf die Sozialgesetzgebung verwiesen (ebenda, Nr. 444/2, SS. 5-6, 11 und 13).

B.19. Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass die angefochtene Bestimmung weder ohne Notwendigkeit, noch auf eine nicht im Verhältnis zum Ziel stehende Weise die wirtschaftliche Tätigkeit von Unternehmen regelt, die einen Linienverkehrsdienst mit Kraftomnibussen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nr. 4 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 betreiben.

B.20. Der dritte Teil des zweiten Klagegrunds ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klage zurück.

Verkündet in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989, in der öffentlichen Sitzung vom 28. Mai 2009.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior