

Geschäftsverzeichnisnr. 3359
Urteil Nr. 3/2006 vom 11. Januar 2006

URTEIL

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 68 des Programmgesetzes vom 9. Juli 2004 - zur Bestätigung des königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004 über die Umwandlung der Brussels International Airport Company (BIAC) in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft und über die Flughafeneinrichtungen - sowie dieses königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004, erhoben von der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt.

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 L. Potoms, 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 14. Januar 2005 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 18. Januar 2005 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 68 des Programmgesetzes vom 9. Juli 2004 - zur Bestätigung des königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004 über die Umwandlung der Brussels International Airport Company (BIAC) in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft und über die Flughafeneinrichtungen - (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 15. Juli 2004, zweite Ausgabe), sowie dieses königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004.

Der Ministerrat und die Brussels International Airport Company AG (BIAC), mit Gesellschaftssitz in 1030 Brüssel, boulevard A. Reyers 80, haben je einen Schriftsatz eingereicht, die klagenden Partei hat einen Erwidierungsschriftsatz eingereicht und der Ministerrat hat auch einen Gegenerwidierungsschriftsatz eingereicht.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 8. November 2005

- erschienen

. RA P. Moëryncq *loco* RA D. Lagasse, in Brüssel zugelassen, für die klagende Partei,

. RA M. Godfroid, in Brüssel zugelassen, für die Brussels International Airport Company AG (BIAC),

. RA J. Bouckaert und RA L. Ruzette, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,

- haben die referierenden Richter P. Martens und M. Bossuyt Bericht erstattet,

- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,

- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

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

II. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

In Bezug auf den Umfang der Klage

B.1.1. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt beantragt die Nichtigerklärung von Artikel 68 des Programmgesetzes vom 9. Juli 2004 sowie des dadurch bestätigten königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004 über die Umwandlung der Brussels International Airport Company (BIAC) in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft und über die Flughafeneinrichtungen.

B.1.2. Aus der Klageschrift geht jedoch hervor, dass nur in Bezug auf die Artikel 28, 30 Nrn. 1 und 9 und 37 des bestätigten königlichen Erlasses Beschwerden vorgebracht werden. Der Hof beschränkt seine Prüfung folglich auf diese Bestimmungen.

B.1.3. Artikel 28 des obengenannten königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004 besagt:

« In der Betriebslizenz werden die Flughafeneinrichtungen bestimmt, auf die sie sich bezieht, und die technischen Betriebsbedingungen festgelegt, die insbesondere die Qualität der Dienstleistungen, die Kapazität und den Ausbau der Flughafeneinrichtungen sowie den Umweltschutz betreffen können.

Die Betriebslizenz regelt ebenfalls die Bereitstellung von Räumen für die Behörden, damit sie Aufgaben im Zusammenhang mit dem Lufttransport ausführen können. Hierzu können die Behörden Dienstleistungsprotokolle mit dem Inhaber der Betriebslizenz abschließen ».

Artikel 30 desselben königlichen Erlasses besagt:

« Der Inhaber einer Betriebslizenz muss:

1. die Flughafeneinrichtungen unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen unterhalten und entwickeln, damit die Sicherheit der Personen und der Flughafeneinrichtungen, die ständige Zertifizierung der Flughafeneinrichtungen, eine ausreichende Kapazität angesichts der Entwicklung der Nachfrage und der internationalen Rolle des Flughafens Brüssel-National und ein hohes Qualitätsniveau gewährleistet sind;

[...]

9. ständig und zum ersten Mal innerhalb von achtzehn Monaten nach der Erteilung der Betriebslizenz einen Dienstleistungsvertrag mit der für die Flugkontrolle beauftragten juristischen Person abschließen, in dem die gegenseitige Zusammenarbeit zwischen dem Inhaber der Betriebslizenz und der besagten Person geregelt wird, insbesondere bezüglich der Kapazität der Flughafeneinrichtungen, ihrer Verwaltung, der Pünktlichkeit der Starts und Landungen sowie des Informationsaustauschs;

[...] ».

Artikel 37 desselben königlichen Erlasses besagt:

« Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass kann der König auf Vorschlag des Ministers und nach einer Stellungnahme der wirtschaftlichen Regulierungsbehörde jedem Inhaber einer Betriebslizenz die Verpflichtung auferlegen, die erforderlichen Erweiterungen oder Standortverlagerungen vorzunehmen, damit die langfristige operationelle Lebensfähigkeit der Flughafeneinrichtungen gewährleistet ist oder die sich aus dem Betrieb von Flughafeneinrichtungen ergebenden Belästigungen gerecht verteilt werden.

Die in Absatz 1 erwähnten Erweiterungen oder Standortverlagerungen sind Gegenstand vorheriger Untersuchungen durch einen unabhängigen Sachverständigen von internationalem Ruf auf dem Flughafensektor und durch einen unabhängigen Sachverständigen von internationalem Ruf auf dem Gebiet des Umweltschutzes sowie einer Konzertierung mit dem Inhaber der Betriebslizenz ».

In Bezug auf den ersten Klagegrund

B.2. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt bemängelt, dass die obengenannten Bestimmungen dem Inhaber der Betriebslizenz des Flughafens Brüssel-National zwingende Ziele vorschrieben, insbesondere hinsichtlich der Kapazität, der Entwicklung des Flughafens und der Verteilung der Belästigungen, was zur Folge habe, dass jegliche Möglichkeit eines den Umweltauflagen, die im Zuständigkeitsbereich der Region Brüssel-Hauptstadt lägen, angepassten Betriebs ausgeschlossen werde. Sie schlussfolgert, dass die angefochtenen Bestimmungen es der Region unmöglich oder übertrieben schwierig machten, ihre Zuständigkeiten für die Umwelt auszuüben, was einen Verstoß gegen die Artikel 23, 39 und 134 der Verfassung, gegen Artikel 6 § 1 II Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz darstelle.

B.3. Im Kontext der Umwandlung der BIAC in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft legt der königliche Erlass vom 27. Mai 2004 « einen Rechtsrahmen fest, der eine ständige Kontrolle des Staates über den Betrieb von Flughafeneinrichtungen im föderalen Zuständigkeitsbereich organisiert, um soweit wie möglich die Interessen aller Benutzer sowie das Gemeinwohl zu schützen ». Er sieht insbesondere die Erteilung einer Betriebslizenz vor, « die präzise Pflichten enthält, die mit Sanktionen bis zum Entzug der Betriebslizenz verbunden sind ». Die dem Betreiber des Flughafens auferlegten Verpflichtungen « betreffen insbesondere die Qualität der Dienstleistungen, den Unterhalt, die Entwicklung und die Kapazität der Flughafeneinrichtungen sowie den Umweltschutz » (Bericht an den König, *Belgisches Staatsblatt*, 16. Juli 2004, SS. 55678-55679).

B.4.1. Die angefochtenen Bestimmungen sehen lediglich die Gewährung einer Betriebslizenz für den Betreiber des Flughafens Brüssel-National vor, legen in allgemeinen Formulierungen bestimmte Pflichten für ihn fest, die in der Lizenz angegeben sein müssen, und ermächtigen den König, Erweiterungen oder Standortverlagerungen des Flughafens vorzusehen. An sich haben sie weder zum Ziel noch zur Folge, eine Entwicklung des Flughafens Brüssel-National aufzuerlegen, durch die die Zuständigkeit verletzt würde, die den Regionen durch Artikel 6 § 1 II Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen auf dem Gebiet des Umweltschutzes und insbesondere auf dem Gebiet der Lärmbelästigung verliehen wurde. Insbesondere haben sie weder zum Ziel noch zur Folge, dass eine Form der Bewirtschaftung des nationalen Flughafens auferlegt würde, durch die die Umweltnormen, die die Regionen erlassen können, verletzt würden, dies unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, wonach jede Obrigkeit, und insbesondere die regionale Obrigkeit, ihre Zuständigkeit nicht so ausüben darf, dass dies die Ausübung der Zuständigkeit anderer Obrigkeiten unmöglich machen oder in übertriebener Weise erschweren würde. Es obliegt dem König, einerseits bei der Festlegung der Bedingungen für die Erteilung der Betriebslizenz und andererseits bei der Ausübung der ihm durch den obengenannten Artikel 37 verliehenen Befugnis darauf zu achten, dass die Betriebs- und Entwicklungsbedingungen, die er dem Inhaber der Betriebslizenz auferlegen wird, diesen nicht daran hindern werden, die Anforderungen einzuhalten, die die Region auf dem Gebiet der Umwelt unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes auferlegen kann.

B.4.2. Diesbezüglich heißt es in dem Bericht an den König vor dem obengenannten königlichen Erlass vom 27. Mai 2004, « die Betriebslizenz wird unbeschadet der Verpflichtung des Betreibers, die Luftfahrtgesetzgebung und -vorschriften einzuhalten, deren Kontrolle weiterhin durch die Generaldirektion für den Lufttransport gewährleistet werden, sowie die Umweltnormen, mit denen die durch den Betrieb von Flughafeneinrichtungen verursachte Belästigung begrenzt werden soll, erteilt », und « ebenso wird die Betriebslizenz selbstverständlich unbeschadet der Genehmigungs- oder Zulassungsregelung erteilt, die gegebenenfalls von den Regionen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten auferlegt werden können, insbesondere hinsichtlich des Umweltschutzes und der Raumordnung » (Bericht an den König, *Belgisches Staatsblatt*, 16. Juli 2004, S. 55679).

B.5. Der Klagegrund ist unbegründet.

In Bezug auf den zweiten Klagegrund

B.6. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt ist der Auffassung, dass sie in Anwendung von Artikel 6 § 4 Nrn. 3 und 4 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen an der Ausarbeitung der Artikel 28, 30 und 37 des obengenannten königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004 und des diese Bestimmungen bestätigenden Artikels 68 des Programmgesetzes vom 9. Juli 2004 hätte beteiligt werden müssen.

B.7. Artikel 6 § 4 Nrn. 3 und 4 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 besagt in der durch das Sondergesetz vom 8. August 1988 abgeänderten Fassung:

« Die Regierungen werden beteiligt an

[...]

3. der Ausarbeitung der Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens, einschließlich der technischen Vorschriften für Verkehrs- und Transportmittel;

4. der Ausarbeitung der Vorschriften über die Organisation und die Umsetzung der Sicherheit des Flugverkehrs auf den Regionalflughäfen und den öffentlichen Flugplätzen;

[...] ».

B.8.1. In den Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1988 heißt es, « die allgemeine Aufsicht betrifft die Polizeiverordnungen, welche auf die verschiedenen Beförderungsarten anwendbar sind, wie [...] die Aufsicht über Seefahrt und Luftfahrt » (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 21).

B.8.2. Die angefochtenen Bestimmungen, die sich in den Kontext der Umwandlung der BIAC in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft einfügen, sehen die Erteilung einer Betriebslizenz zur Regelung der Tätigkeiten der Gesellschaft vor, die für den Betrieb des Flughafens Brüssel-National sorgt. Diese Bestimmungen enthalten an sich keine Regeln der allgemeinen Aufsicht oder der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens, und sie legen ebenfalls keine technischen Vorschriften für Verkehrs- und Transportmittel fest. Somit findet auf sie nicht Artikel 6 § 4 Nr. 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 Anwendung und mussten sie nicht vor ihrer Annahme den Regionalregierungen unterbreitet werden.

B.9. Aufgrund von Artikel 6 § 1 X Nr. 7 sind die Regionen zuständig für die Ausstattung und den Betrieb der Flughäfen und der öffentlichen Flugplätze, mit Ausnahme des Flughafens Brüssel-National, für den folglich der föderale Gesetzgeber zuständig ist. Indem der Sondergesetzgeber vorgesehen hat, dass die Regionalregierungen an der Ausarbeitung der Regeln über die Organisation und die Umsetzung der Sicherheit des Flugverkehrs auf den regionalen Flughäfen und öffentlichen Flugplätzen beteiligt würden, wollte er die regionale Zuständigkeit schützen und vermeiden, dass deren Ausübung durch föderale Normen über die Sicherheit des Flugverkehrs verhindert oder übermäßig erschwert würde. Ein solcher Schutz der regionalen Interessen trifft nicht zu auf die Sicherheitsnormen bezüglich des Flughafens Brüssel-National, dessen Betrieb der föderalen Zuständigkeit unterliegt. Daher schließt Artikel 6 § 4 Nr. 4 den Flughafen Brüssel-National aus seinem Anwendungsbereich aus. Folglich schrieb diese Bestimmung nicht vor, dass die Regionen an der Ausarbeitung der angefochtenen Bestimmungen beteiligt werden müssten.

B.10. Der zweite Klagegrund 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 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 11. Januar 2006.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

L. Potoms

M. Melchior