

Geschäftsverzeichnismrn. 4753, 4754, 4755 und 4756
Urteil Nr. 89/2010 vom 29. Juli 2010

URTEIL

In Sachen: Klagen auf Nichtigerklärung der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 22. Januar 2009 zur Organisation der Parkplatzpolitik und zur Gründung der Parkplatzagentur der Region Brüssel-Hauptstadt, erhoben von den Gemeinden Woluwe-Saint-Lambert, Koekelberg, Woluwe-Saint-Pierre und Etterbeek.

Der Verfassungsgerichtshof,

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

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. Gegenstand der Klagen und Verfahren

Mit Klageschriften, die dem Hof mit am 27. und 29. Juli 2009 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen zugesandt wurden und am 28. und 30. Juli 2009 in der Kanzlei eingegangen sind, erhoben die Gemeinden Woluwe-Saint-Lambert, Koekelberg, Woluwe-Saint-Pierre und Etterbeek Klagen auf Nichtigerklärung der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 22. Januar 2009 zur Organisation der Parkplatzpolitik und zur Gründung der Parkplatzagentur der Region Brüssel-Hauptstadt (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 30. Januar 2009, zweite Ausgabe).

Diese unter den Nummern 4753, 4754, 4755 und 4756 ins Geschäftsverzeichnis des Hofes eingetragenen Rechtssachen wurden verbunden.

Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt und der Ministerrat haben Schriftsätze eingereicht, die klagenden Parteien haben Erwiderngsschriftsätze eingereicht und die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt hat auch einen Gegenerwiderngsschriftsatz eingereicht.

Durch Anordnung vom 27. Mai 2010 hat der Hof die Rechtssachen für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 17. Juni 2010 anberaumt, nachdem er die Parteien aufgefordert hat, sich in einem spätestens am 14. Juni 2010 einzureichenden Ergänzungsschriftsatz, den sie innerhalb derselben Frist in Kopie austauschen, zu den etwaigen Auswirkungen des Urteils des Hofes Nr. 59/2010 vom 27. Mai 2010 auf die vorliegenden Rechtssachen zu äußern.

Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt, der Ministerrat und die klagenden Parteien haben Ergänzungsschriftsätze eingereicht.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 17. Juni 2010

- erschienen
- . RA J. Sohier, in Brüssel zugelassen, für die klagende Partei in der Rechtssache Nr. 4753,
- . RA C. Molitor, ebenfalls *loco* RA J. Bourtembourg, in Brüssel zugelassen, für die klagenden Parteien in den Rechtssachen Nrn. 4754, 4755 und 4756,
- . RÄin N. Nolet de Brauwere van Steeland *loco* RA F. Judo, in Brüssel zugelassen, für die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt,
- . RÄin B. Boudiba *loco* RA P. Declercq, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,
- haben die referierenden Richter J.-P. Moerman und A. Alen Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,
- wurden die Rechtssachen zur Beratung gestellt.

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

II. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

In Bezug auf die angefochtenen Bestimmungen

B.1.1. Die Klagen bezwecken die völlige Nichtigkeitserklärung der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 22. Januar 2009 zur Organisation der Parkplatzpolitik und zur Gründung der Parkplatzagentur der Region Brüssel-Hauptstadt.

B.1.2. In ihrem Schriftsatz führt die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt an, dass die Geltendmachung sämtlicher Klagegründe nicht zur Nichtigkeitserklärung aller Artikel der Ordonnanz führen könne, so dass es den klagenden Parteien obliege, die Tragweite ihrer Nichtigkeitsklage zu präzisieren.

Aus der Darlegung der Klagegründe geht hervor, dass die klagenden Parteien die grundlegenden Entscheidungen des Regionalgesetzgebers bemängeln, insbesondere, dass das mit der Ordonnanz eingeführte System den Gemeinden uneingeschränkt auferlegt werde und dass darin nicht ihr freiwilliger Beitritt vorgesehen sei.

B.1.3. Wenn der Hof mit einer Nichtigkeitsklage befasst wird, muss er prüfen, ob die gegen die angefochtenen Bestimmungen gerichteten Klagegründe begründet sind oder nicht. Der Hof bestimmt die Tragweite der Klage auf der Grundlage des Inhalts der Klageschrift.

Wenn der Hof beschließt, dass die Klagegründe begründet sind, kann er nur die Bestimmungen für nichtig erklären, gegen die sich die für begründet erklärten Klagegründe richten, sowie die Bestimmungen, die untrennbar mit den für nichtig erklärten Bestimmungen verbunden sind.

Zur Hauptsache

B.2.1. Der erste Klagegrund in der Rechtssache Nr. 4753 ist aus einem Verstoß gegen Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 und X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in Verbindung mit den Artikeln 41, 162, 170 und 173 der Verfassung sowie mit den Bestimmungen der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung, geschehen zu Straßburg am 15. Oktober 1985 und durch Belgien ratifiziert am 25. August 2004, insbesondere deren Artikel 9, abgeleitet.

Der zweite Klagegrund in den Rechtssachen Nrn. 4754, 4755 und 4756 ist aus einem Verstoß gegen Artikel 170 § 4 der Verfassung abgeleitet. Ein dritter Klagegrund in denselben Rechtssachen ist aus einem Verstoß gegen Artikel 173 der Verfassung abgeleitet.

Schließlich ist der einzige Klagegrund, den der Ministerrat in seinem Interventionsschriftsatz anführt, aus einem Verstoß gegen Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 und X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in Verbindung mit den Artikeln 39, 41, 162 Absatz 2 Nr. 6, 170 und 173 der Verfassung abgeleitet.

B.2.2. Es wird bemängelt, dass durch die angefochtene Ordonnanz neue Regeln über « Parkgebühren » eingeführt würden, die zur Folge hätten, es den Gemeinden der Region Brüssel-Hauptstadt zu verbieten, noch Parksteuern auf der Grundlage von Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Februar 1965 « zur Ermächtigung der Gemeinden, Parkgebühren für Kraftfahrzeuge festzulegen » einzuführen und einzutreiben.

B.3. 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 41 Absatz 1 der Verfassung bestimmt:

« Die ausschließlich kommunalen oder provinziellen Belange werden von den Gemeinde- oder Provinzialräten gemäß den durch die Verfassung festgelegten Grundsätzen geregelt ».

Artikel 162 Absätze 1 und 2 Nrn. 2 und 6 der Verfassung bestimmt:

« Die provinziellen und kommunalen Einrichtungen werden durch Gesetz geregelt.

Das Gesetz gewährleistet die Anwendung der folgenden Grundsätze:

[...]

2. die Zuständigkeit der Provinzial- und Gemeinderäte für alles, was von provinziell und kommunal Interesse ist, unbeschadet der Billigung ihrer Handlungen in den Fällen und in der Weise, die das Gesetz bestimmt;

[...]

6. das Eingreifen der Aufsichtsbehörde oder der föderalen gesetzgebenden Gewalt, um zu verhindern, dass gegen das Gesetz verstoßen oder das Gemeinwohl geschädigt wird.

In Ausführung eines Gesetzes, das mit der in Artikel 4 letzter Absatz bestimmten Mehrheit angenommen wird, können die Organisation und die Ausübung der Verwaltungsaufsicht vom Gemeinschafts- oder Regionalparlament geregelt werden ».

Artikel 170 § 4 der Verfassung bestimmt:

« Eine Last oder Besteuerung darf von der Agglomeration, der Gemeindeföderation und der Gemeinde nur durch einen Beschluss ihres Rates eingeführt werden.

Hinsichtlich der in Absatz 1 erwähnten Besteuerungen bestimmt das Gesetz die Ausnahmen, deren Notwendigkeit erwiesen ist ».

Artikel 173 der Verfassung bestimmt:

« Außer für die Provinzen, die Entwässerungsgenossenschaften und die Bewässerungsgenossenschaften und außer in den Fällen, die durch Gesetz, Dekret und die in Artikel 134 erwähnten Regeln ausdrücklich ausgenommen werden, darf den Bürgern eine Abgabe nur als Steuer zugunsten des Staates, der Gemeinschaft, der Region, der Agglomeration, der Gemeindeföderation oder der Gemeinde auferlegt werden ».

Schließlich bestimmt Artikel 9 der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung:

« 1. Die kommunalen Gebietskörperschaften haben im Rahmen der nationalen Wirtschaftspolitik Anspruch auf angemessene Eigenmittel, über die sie in Ausübung ihrer Zuständigkeiten frei verfügen können.

2. Die Finanzmittel der kommunalen Gebietskörperschaften müssen in angemessenem Verhältnis zu den durch die Verfassung oder das Gesetz vorgesehenen Zuständigkeiten stehen.

3. Die Finanzmittel der kommunalen Gebietskörperschaften müssen zumindest teilweise aus kommunalen Steuern und Gebühren stammen, bei denen sie das Recht haben, den Hebesatz im gesetzlichen Rahmen festzusetzen.

[...] ».

B.4.1. Der vorerwähnte Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 bestimmt seit seiner Abänderung durch das Sondergesetz vom 13. Juli 2001:

« Die Angelegenheiten, auf die sich Artikel [39] der Verfassung bezieht, sind:

[...]

VIII. was die untergeordneten Zuständigkeiten betrifft:

1. die Zusammensetzung, Organisation, Befugnis und Arbeitsweise der provinziellen und kommunalen Einrichtungen mit Ausnahme:

- der Regeln, die aufgrund des Gesetzes vom 9. August 1988 zur Abänderung des Gemeindegesetzes, des Gemeindewahlgesetzes, des Grundlagengesetzes über die öffentlichen Sozialhilfezentren, des Provinzialgesetzes, des Wahlgesetzbuches, des Grundlagengesetzes über die Provinzialwahlen und des Gesetzes zur Organisation von gleichzeitigen Wahlen für die gesetzgebenden Kammern und die Provinzialräte im Gemeindegesetz, Gemeindewahlgesetz, Grundlagengesetz über die öffentlichen Sozialhilfezentren, Provinzialgesetz, Wahlgesetzbuch, Grundlagengesetz über die Provinzialwahlen und im Gesetz zur Organisation von gleichzeitigen Wahlen für die gesetzgebenden Kammern und die Provinzialräte aufgenommen sind,

- der in den Artikeln 5, *5bis*, 70 Nr. 3 und 8, 126 Absatz 2 und 3 und Titel XI des Provinzialgesetzes aufgenommenen Regeln,

- der in den Artikeln 125, 126, 127 und 132 des neuen Gemeindegesetzes aufgenommenen Regeln, insofern sie die Personenstandsregister betreffen,

- der Organisation der Polizei und der Politik mit Bezug auf die Polizei, einschließlich des Artikels 135 § 2 des neuen Gemeindegesetzes, und mit Bezug auf die Feuerwehrdienste,

- der Pensionsregelung für Personal und Mandatsinhaber.

Die Regionen üben diese Befugnis unbeschadet der Artikel 279 und 280 des neuen Gemeindegesetzes aus.

Die Gemeinde- oder Provinzialräte regeln alles, was von kommunalem oder provinzialem Interesse ist; sie beraten und entscheiden über jeden Gegenstand, der ihnen von der Föderalbehörde oder von den Gemeinschaften unterbreitet wird.

Die Provinzgouverneure, der Gouverneur und der Vizegouverneur des Verwaltungsbezirks Brüssel-Hauptstadt, der Beigeordnete des Gouverneurs der Provinz Flämisch-Brabant, die Bezirkskommissare und die beigeordneten Bezirkskommissare werden aufgrund einer gleichlautenden Stellungnahme des Ministerrats von der betreffenden Regionalregierung ernannt und entlassen.

Wenn eine Regional- oder Gemeinschaftsregierung Informationen aus den Personenstandsregistern anfragt, leistet der Standesbeamte dieser Anfrage unmittelbar Folge ».

Diese Bestimmung ist kraft Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen anwendbar auf die Region Brüssel-Hauptstadt.

B.4.2. Artikel 135 § 2 des neuen Gemeindegesetzes bestimmt:

« Die Gemeinden haben auch als Aufgabe, den Einwohnern eine gute Polizei bereitzustellen, insbesondere was Sauberkeit, Gesundheit, Sicherheit und Ruhe auf öffentlichen Straßen, an öffentlichen Orten und in öffentlichen Gebäuden betrifft.

Im Einzelnen und insofern die Angelegenheit nicht außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Gemeinden fällt, werden folgende Polizeisachen unter die Wachsamkeit und die Gewalt der Gemeinden gestellt:

1. alles was einen sicheren und zügigen Verkehr auf öffentlichen Wegen, Straßen, Kaien und Plätzen betrifft; dies umfasst die Reinigung, die Beleuchtung, das Wegräumen von Hindernissen, den Abbruch oder die Reparatur von baufälligen Gebäuden, das Verbot, an Fenstern oder anderen Gebäudeteilen etwas anzubringen, was beim Herunterfallen Schaden anrichten könnte, und das Verbot, etwas wegzuworfen, was Passanten verletzen oder ihnen Schaden zufügen oder schädliche Ausdünstungen verursachen könnte; insofern die Polizei über den Straßenverkehr sich auf permanente oder periodische Situationen bezieht, fällt sie nicht unter die Anwendung des vorliegenden Artikels;

[...] ».

B.5.1. Den Regionen wird durch Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in der durch das Sondergesetz vom 13. Juli 2001 abgeänderten Fassung die grundsätzliche Zuständigkeit für die Grundlagengesetzgebung über die Gemeinden verliehen. Hierzu gehören insbesondere die Regelung über die kommunalen

Einrichtungen, die Organisation der kommunalen Verwaltungsdienste und das Statut des Gemeindepersonals (*Parl. Dok.*, Senat, 2000-2001, Nr. 2-709/1, SS. 8 und 9).

Insoweit sie nicht anders darüber verfügt haben, ist davon auszugehen, dass der Verfassungsgeber und der Sondergesetzgeber den Gemeinschaften und den Regionen die vollständige Befugnis erteilt haben, Regeln aufzustellen, die den ihnen zugewiesenen Angelegenheiten eigen sind. Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen hat der Sondergesetzgeber den Gemeinschaften und Regionen die Gesamtheit der Politik bezüglich der ihnen zugewiesenen Angelegenheiten übertragen.

Aufgrund von Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen sind die Regionen zuständig für die Zusammensetzung, die Organisation und die Arbeitsweise der provinziellen und kommunalen Einrichtungen. Die Einführung und Eintreibung der Gemeinde- und Provinzialsteuern gehören zu dieser Befugnis, jedoch unbeschadet der Befugnis, die Artikel 170 § 4 Absatz 2 der Verfassung dem föderalen Gesetzgeber vorbehalten.

B.5.2. Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 des vorerwähnten Sondergesetzes sieht ferner ausdrücklich vor, dass « [die] Organisation der Polizei und [die] Politik mit Bezug auf die Polizei, einschließlich des Artikels 135 § 2 des neuen Gemeindegesetzes » weiterhin zum Zuständigkeitsbereich des föderalen Gesetzgebers gehören.

Die Föderalbehörde ist also nicht nur befugt für die Organisation und die Zuständigkeit des integrierten Polizeidienstes auf föderaler und lokaler Ebene gemäß Artikel 184 der Verfassung, sondern ebenfalls für die allgemeine Verwaltungspolizei und die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung auf kommunaler Ebene.

B.5.3. In Polizeiangelegenheiten ist jedoch Artikel 6 § 4 Nr. 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen zu berücksichtigen, der bestimmt:

« Die Regierungen werden beteiligt an:

[...]

3. der Ausarbeitung der allgemeinpolizeilichen Regeln und der Regelungen im Bereich Verkehrs- und Transportwesen [...] ».

Gemäß den Vorarbeiten zu dieser Bestimmung (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 21) betrifft die « allgemeine Polizei » die Polizeiverordnungen, die auf die verschiedenen Beförderungsarten Anwendung finden, wie:

- die Straßenverkehrspolizei;
- die allgemeine Schifffahrtsordnung;
- die Eisenbahn-Polizeiordnung;
- die Aufsicht über den Personenverkehr per Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, Linienomnibus und Reiseomnibus;
- die Aufsicht über Seefahrt und Luftfahrt.

Artikel 6 § 4 Nr. 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen findet ebenfalls Anwendung auf die Region Brüssel-Hauptstadt aufgrund von Artikel 6 § 7 desselben Sondergesetzes und Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen.

B.5.4. Aus dem vorerwähnten Artikel 6 § 4 Nr. 3 geht hervor, dass die Annahme « der allgemeinpolizeilichen Regeln und der Regelungen im Bereich Verkehrs- und Transportwesen » eine föderale Zuständigkeit geblieben ist, selbst wenn die Regionalregierungen an deren Ausarbeitung beteiligt werden.

B.6.1. Zu den allgemeinpolizeilichen Regeln und den Regelungen im Bereich Verkehrs- und Transportwesen gehören die allgemeinen Verordnungen, die der König auf der Grundlage von Artikel 1 der durch den königlichen Erlass vom 16. März 1968 koordinierten Gesetze über die Straßenverkehrspolizei (nachstehend: Straßenverkehrsgesetz) festlegen darf. Dieser Artikel ist Bestandteil von Kapitel I « Allgemeine Verordnungen » des vorerwähnten Gesetzes.

Zur Ausführung dieser Ermächtigung ist der königliche Erlass vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr ergangen. Gemäß ihrem Artikel 1 Absatz 1 regelt diese Ordnung « den Verkehr auf öffentlichen Straßen und die Benutzung der öffentlichen Straße durch Fußgänger, Fahrzeuge sowie Zug-, Last- oder Reittiere und Vieh ». In Artikel 2 werden verschiedene Begriffe definiert. Titel II präzisiert die Verkehrsregeln. Titel III bezieht sich auf die Verkehrszeichen.

B.6.2. Neben der Ermächtigung zur Festlegung der allgemeinen Verordnungen sieht das Straßenverkehrsgesetz die Möglichkeit vor, zusätzliche Verordnungen zu erlassen. So beauftragt Artikel 2 beispielsweise die Gemeinderäte, Verordnungen festzulegen, die nur für die öffentlichen Straßen gelten, die sich auf dem Gebiet ihrer Gemeinde befinden. Die Artikel 2, 2*bis* und 3 des Straßenverkehrsgesetzes sind Bestandteil von Kapitel II « Zusätzliche Verordnungen ».

Die zusätzlichen Verordnungen haben folglich einen besonderen Anwendungsbereich und dienen dazu, die Verkehrsbestimmungen den örtlichen oder besonderen Umständen anzupassen. Wegen ihrer eigenen Beschaffenheit können zusätzliche Verkehrsverordnungen keine allgemeinpolizeilichen Regeln enthalten.

B.7. Im Rahmen der von ihnen angenommenen zusätzlichen Verkehrsverordnungen können die Gemeinden eine Parkgebühr oder -steuer einführen.

Wenn die Gemeinde sich dafür entscheidet, eine Parksteuer zu erheben, kann grundsätzlich nur der föderale Gesetzgeber dies einschränken. Zwar sind nämlich, wie der Hof in B.5.1 erwähnt hat, die Regionen dafür zuständig, die Regeln über die Einführung und Eintreibung der Gemeinde- und Provinzialsteuern festzulegen, doch diese Befugnis muss unbeschadet des Artikels 170 § 4 Absatz 2 der Verfassung ausgeübt werden. Dieser Artikel behält dem föderalen Gesetzgeber in Bezug auf die Gemeindesteuern die Ausnahmen vor, deren Notwendigkeit erwiesen ist. Daraus ergibt sich, dass die Gemeinschaften und Regionen nur dann eine Regelung annehmen können, die zur Folge hätte, die Befugnis der Gemeinden zur Einführung einer Steuer einzuschränken, wenn die Bedingungen zur Anwendung von Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen erfüllt sind.

Hierzu ist es erforderlich, dass die angenommene Regelung als notwendig für die Ausübung der Befugnisse der Region angesehen werden kann, dass die Angelegenheit sich für eine differenzierte Regelung eignet und dass die fraglichen Bestimmungen nur eine marginale Auswirkung auf diese Angelegenheit haben.

Umgekehrt, wenn die Gemeinde sich dafür entschieden hat, eine Parkgebühr zu erheben, muss der Hof im Lichte von Artikel 173 der Verfassung prüfen, ob die Region Brüssel-Hauptstadt befugt ist, eine solche Abgabe zu verhindern und durch eine regionale Gebühr zu ersetzen.

B.8.1. Im vorliegenden Fall verankert Artikel 37 der angefochtenen Ordonnanz den Grundsatz der Erhebung einer Gebühr, die dem Führer des Fahrzeugs oder der Person, auf deren Namen das Fahrzeug angemeldet ist, auferlegt wird für die Benutzung eines Parkplatzes in einer der Regelung unterliegenden roten oder grünen Zone im Sinne von Artikel 4 während des in Artikel 5 vorgesehenen Zeitraums.

Durch Artikel 38 der Ordonnanz werden die Mindest- und Höchstgrenzen festgelegt, innerhalb deren die Regierung den Satz der somit geschuldeten Gebühr festsetzen kann. Durch dieselbe Bestimmung werden die höchstzulässige Parkdauer sowie die Mindest- und Höchstarife einer Pauschalgebühr festgesetzt, die im Falle der Nichtzahlung der Gebühr oder der Nichteinhaltung der zulässigen Parkdauer zu zahlen ist.

Die Gemeinden sind aufgrund von Artikel 40 der Ordonnanz und vorbehaltlich der Übertragung an die Parkplatzagentur, deren Zusammensetzung und Aufgaben durch Kapitel VI der besagten Ordonnanz festgelegt werden, verpflichtet, die Kontrollaufgabe über das auf ihrem Gebiet gelegene kommunale und regionale Straßen- und Wegenetz sowie die Aufgabe der Erhebung der Parkgebühr auszuführen. Die Regierung kann die Parkplatzagentur damit beauftragen, die Aufgaben der Gemeinden auszuführen, die sie nicht zufriedenstellend ausführen.

B.8.2. Aus den Vorarbeiten zur angefochtenen Ordonnanz geht die verpflichtende Beschaffenheit der Beteiligung der Gemeinden an der dadurch organisierten Parkregelung hervor. So heißt es in der Begründung:

« Um jegliches Missverständnis hinsichtlich der Beschaffenheit des Einschreitens der Gemeinden im Rahmen der von der Regierung angestrebten koordinierten regionalen Mobilitätspolitik zu vermeiden, wird gemäß dem Wunsch des Staatsrates präzisiert, dass die Zusammenarbeit der Gemeinden bei der Umsetzung der angestrebten Ziele nicht fakultativ sein sollte, sondern hingegen in den allgemeineren, auf regionaler Ebene festgelegten Rahmen eingeordnet und integriert werden soll. Es ist klar, dass in dem Fall, wo die Gemeinden keine kommunalen Aktionspläne für das Parken ausarbeiten, keine Maßnahmen zur Ausführung dieser Aktionspläne annehmen und nicht vor Ort einschreiten, um die gesamte integrierte Parkregelung einhalten zu lassen, jegliche Politik auf diesem Gebiet nicht die geringste Effizienz hätte. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass die Gemeinden sich den eingeführten Mechanismen anschließen und dass in dem Fall, wo sie es unterlassen, in dem somit festgelegten allgemeinen Rahmen zu handeln, Zwangs- oder Aufsichtsmaßnahmen ergriffen werden, die soweit gehen können, dass man im Falle des erwiesenen Unterlassens durch eine Gemeinde an deren Stelle handelt.

Auch wenn die Teilnahme der Gemeinden an der Parkplatzagentur fakultativ ist - die Gemeinden können innerhalb der im Ordonnanzentwurf vorgesehenen Grenzen beteiligt werden, sind jedoch nicht dazu verpflichtet -, ergibt sich daraus jedoch keinerlei Widerspruch oder Ungewissheit; im Rahmen der Gründung der Parkplatzagentur, einem Instrument zur Ausführung der koordinierten Parkplatzpolitik, steht es den Gemeinden frei, sich am Kapital dieser Gesellschaft öffentlichen Rechts, an der Aktionärsversammlung und am Verwaltungsrat dieser Gesellschaft zu beteiligen oder nicht, doch diese fakultative Beteiligung am Ausführungsinstrument, das diese Agentur darstellt, stellt selbstverständlich nicht die verpflichtende Beschaffenheit der Mitarbeit der Gemeinden an der regionalen Parkplatzpolitik selbst in Frage » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, S. 8).

B.9. Angesichts des durch die angefochtene Ordonnanz eingeführten Systems besitzen die Gemeinden nicht mehr die Möglichkeit, eine Steuer für die Benutzung eines Parkplatzes auf öffentlicher Straße im Rahmen einer zusätzlichen Verkehrsverordnung zu erheben. Somit beeinträchtigt der Brüsseler Ordonnanzgeber eine Befugnis, die durch Artikel 170 § 4 Absatz 2 der Verfassung dem föderalen Gesetzgeber vorbehalten ist. Der Hof muss folglich prüfen, ob die Bedingungen zur Anwendung von Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen erfüllt sind.

B.10.1. Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, ersetzt durch Artikel 4 § 11 des Sondergesetzes vom 8. August 1988, verleiht den Regionen die Zuständigkeit für die Straßen und ihre Nebenanlagen. Aus den Vorarbeiten zu dieser Bestimmung geht hervor, dass die erteilte Zuständigkeit « eine Verwaltungszuständigkeit im weiten Sinne » ist (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 13).

Artikel 2 des Sondergesetzes vom 16. Juli 1993 zur Vollendung der föderalen Staatsstruktur hat in Artikel 6 § 1 X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 eine Nr. *2bis* eingefügt, wonach die Regionen ebenfalls zuständig sind für « die rechtliche Regelung für Land- und Wasserwege, unabhängig davon, wer sie verwaltet, mit Ausnahme der Schienenwege, die von der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen verwaltet werden ».

Die Tragweite dieser Zuständigkeitserteilung wurde während der Vorarbeiten wie folgt präzisiert:

« Es ist nicht beabsichtigt, den Regionen die öffentlichen Arbeiten am kommunalen oder provinziellen Straßen- und Wegenetz aufzuerlegen, sondern vielmehr, es ihnen zu ermöglichen, die Rechtsvorschriften über das Statut des Straßen- und Wegenetzes zu ändern oder zu vereinheitlichen (Begrenzung, Einstufung, Verwaltung, Domanialität, Genehmigungen für Privatbenutzung, Bestrafung von Verstößen, usw.). Derzeit wird dieses Statut durch das Gemeindegesezt, das Provinzialgesezt oder durch spezifische Gesezte geregelt (Gesezt vom 10. April 1841 über die Vizinalwege, Gesezt vom 9. August 1948 zur Abänderung der Rechtsvorschriften über das Landwegenetz, Gesezt vom 12. Juli 1956 zur Festlegung des Autobahnstatuts, usw.) » (*Parl. Dok.*, Senat, 1992-1993, Nr. 558/5, SS. 412-413).

In den Vorarbeiten wurde ferner erwähnt:

« Es sei daran erinnert, dass das kommunale Straßen- und Wegenetz eine Angelegenheit von kommunalem Interesse ist, die bisher aufgrund von Artikel 108 der Verfassung ausschließlich dem föderalen Gesetzgeber vorbehalten ist, dass jedoch gemäß der Rechtsprechung des Schiedshofes auf der Grundlage von Artikel 19 § 1 Absatz 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 der Gesetzgeber ermächtigt ist, den Dekret- oder Ordonnanzgebern die Regelung vorbehaltener Angelegenheiten anzuvertrauen. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Text des Sondergesetzes in diesem Punkt ganz präzise ist; wenn eine Zuständigkeit den Dekret- oder Ordonnanzgebern übertragen wird und diese Zuständigkeit ganz oder teilweise eine durch die Verfassung vorbehaltene Angelegenheit betrifft, darf es keinerlei Doppelsinnigkeit hinsichtlich des Willens des Sondergesetzgebers, diese in die übertragene Zuständigkeit aufzunehmen, geben. Gewisse Personen könnten jedoch der Meinung sein, dass der jetzige Text des Sondergesetzes nicht die gewünschte Klarheit in Bezug auf die Befugnis der Regionen, die Rechtsstellung des Straßen- und Wegenetzes zu regeln, bieten würde.

Das gleiche Problem stellt sich ebenso hinsichtlich des provinziellen Straßen- und Wegenetzes und des Straßen- und Wegenetzes der Agglomeration.

Die ins Auge gefasste Änderung bezweckt somit, diese Lücke zu füllen, indem klar ausgedrückt wird, dass die Zuständigkeit der Regionen auf dem Gebiet des Straßen- und Wegenetzes das gesamte Straßen- und Wegenetz umfasst, unbeschadet der verschiedenen Verwaltungsstatute, die sie derzeit haben (regionales, provinzielles, kommunales Statut oder Statut der Agglomeration) » (ebenda, S. 412).

Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nrn. 1 und *2bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen findet ebenfalls Anwendung auf die Region Brüssel-Hauptstadt aufgrund von Artikel 4 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen.

B.10.2. Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass die Regionen für die Verwaltung und insbesondere für die Festlegung der rechtlichen Regelung für Landwege zuständig sind, wobei zu dieser Zuständigkeit ebenfalls diejenige gehört, die private Benutzung des öffentlichen Eigentums des Straßen- und Wegenetz zu regeln.

B.11. Aus den Vorarbeiten zur angefochtenen Ordonnanz geht hervor, dass der Brüsseler Ordonnanzgeber bei ihrer Annahme seine materielle Zuständigkeit auf Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nrn. 1 und *2bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen stützen wollte, da « die vorgeschlagenen Bestimmungen [...] sowohl die Transportpolitik hinsichtlich der Straßen und ihrer Nebenanlagen als auch die Bestimmung der rechtlichen Regelung für Landwege, unabhängig davon, wer sie verwaltet, betreffen » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, S. 4).

In Bezug auf die durch die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates gewünschte Präzisierung wurde in der Begründung angeführt:

« - im Sinne der Kohärenz und der Logik regelt der Ordonnanzentwurf das Parken einheitlich auf dem gesamten Gebiet der Region, ungeachtet dessen, ob es sich um regionale oder lokale Straßen- und Wegenetze handelt. Wie der Staatsrat ebenfalls in seinem Gutachten in Erinnerung gerufen hat (indem er auf ein früheres Gutachten Bezug nahm, das seine Generalversammlung bereits zu einem Ordonnanzvorschlag zur Kostenlosigkeit des Parkens für Fahrzeuge mit geringer Umweltverschmutzung abgegeben hatte), kann die Region in Anwendung der vorerwähnten Bestimmungen des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, die als Grundlage für die materielle Zuständigkeit der Region in dieser Angelegenheit dienen, nicht nur das Statut der Straßen und ihrer Nebenanlagen - einschließlich der Parkzonen - regeln, unabhängig davon, wer sie verwaltet (Region oder Gemeinde), sondern auch die Nutzung oder Belegung des Straßen- und Wegenetzes präzisieren, unabhängig davon, wer es verwaltet, einschließlich der Festlegung des Prinzips und der Modalitäten der Erhebung einer Gebühr für die Nutzung oder Belegung dieses Straßen- und Wegenetzes; 'Die Region Brüssel-Hauptstadt ist somit befugt, darüber zu entscheiden, ob und welchem Maße die Gemeinden gegebenenfalls Gebühren für das Parken von Fahrzeugen auf dem Straßen- und Wegenetz erheben können, und folglich, wie es im Ordonnanzvorschlag ins Auge gefasst wird, ob die Befugnis, die das Gesetz vom 22. Februar 1965 den Gemeinden zur Erhebung solcher Gebühren verleiht, einzuschränken '.

- die Regierung hat nicht Absicht, auf die Steuerbefugnis der Gemeinden überzugreifen, denn die Tragweite des Entwurfs ist auf die Erhebung von Gebühren zu Lasten der Verkehrsteilnehmer, die das öffentliche Straßen- und Wegenetz zum Parken ihrer Fahrzeuge benutzen, begrenzt, wobei die Gebühr, die durch die Behörden erhoben wird, die Vergütung für diese Leistung darstellt.

Wie der Staatsrat in seinem Gutachten in Erinnerung gerufen hat, behält im Unterschied zu der im Falle einer Steuer geltenden Lösung keinerlei Bestimmung der Zuständigkeitsverteilung dem föderalen Gesetzgeber ausdrücklich die Befugnis vor, die Zuständigkeit der Gemeinden für die Festlegung der Gebühren zu regeln. Im Gegenteil, Artikel 173 der Verfassung bestimmt, dass die Befugnis zur Annahme von Regeln über die Einführung von Gebühren je nach Fall dem föderalen, regionalen oder gemeinschaftlichen Gesetzgeber obliegt, wobei dieser Gesetzgeber ebenfalls befugt ist zu präzisieren, ob die Gemeinden noch eine solche Gebühr erheben können oder nicht » (ebenda, SS. 4-5).

B.12. Der Brüsseler Ordonnanzgeber war der Auffassung, dass die Angelegenheit des Parkens besser auf einer allgemeineren Verwaltungsebene als der örtlichen gehandhabt würde, damit sie auf regionaler Ebene einheitlich für das gesamte Gebiet der Region geregelt wird (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, S. 6).

So heißt es in der Begründung ferner:

«Unabhängig davon, dass es absolut unangebracht, ineffizient, wenn nicht gar undurchführbar wäre, in der Praxis eine einheitliche regionale Regelung für das regionale Straßen- und Wegenetz auf dem gesamten Gebiet der Region und 19 örtliche Regelungen für das kommunale Straßen- und Wegenetz auf dem Gebiet der 19 einzelnen, zur Region gehörenden Gemeinden nebeneinander bestehen zu lassen und anzuwenden, ist es unerlässlich geworden, im Sinne einer globalen Regionalpolitik in einer einzigen Regelung sämtliche Regeln zu koordinieren und zu vereinheitlichen, die bezüglich des Parkens auf dem gesamten Straßen- und Wegenetz, unabhängig davon, wer es verwaltet, gelten sollen. Es ist keine lange Beweisführung notwendig, um zu begreifen, dass ohne eine auf dem gesamten Gebiet der Region geltende Regelung die in der Präambel dieser Begründung definierten Ziele, die auch in den darin zitierten Plänen, Erklärungen, Resolutionen und Abkommen in Erinnerung gerufen wurden, nicht erreicht werden können und dass die nachteiligen Folgen von gleichzeitig nebeneinander bestehenden, unterschiedlichen lokalen Regelungen, darunter insbesondere die bisweilen nicht zu erklärenden Unterschiede in den Regelungen der einzelnen Gemeinden bestehen bleiben würden, wie die Probleme der Verschiebung des Parkens von einer Gemeinde zur anderen oder die Ungerechtigkeit der Parkausweise, die den Anwohnern von Straßen in unmittelbarer Nähe zur Gebietsgrenze zwischen Gemeinden gewährt werden.

Das Einschreiten der Region in dieser Angelegenheit wird also tatsächlich durch gemeinnützige Ziele und die Notwendigkeit, globale Instrumente zur Beherrschung der Mobilitäts- und Parkplatzproblematik zu entwickeln, gerechtfertigt, und somit auch die künftige Einschränkung der Befugnisse der Gemeinden in derselben Angelegenheit, wenn der Sinn der Reform tatsächlich eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Befugnisebenen im Sinne

des Gemeinwohls ist, wobei aus den vorerwähnten Gründen künftig auf regionaler Ebene global vorzugehen ist » (ebenda).

B.13.1. Unter Berücksichtigung dessen, dass die Region Brüssel-Hauptstadt hinsichtlich des Straßen- und Wegenetzes auf ihrem Gebiet eigene Merkmale aufweist, nämlich ihre starke Wechselwirkung in einem dicht besiedelten städtischen Raum und auf einem begrenzten städtischen Gebiet, können unterschiedliche Regelungen, die durch die Gemeinden in dieser Angelegenheit angenommen werden, zu Nachteilen führen, wie sie in der in B.12 zitierten Begründung beschrieben wurden. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Parkregelung für den Brüsseler Ordonnanzgeber eine zur Ausübung seiner Zuständigkeit für die Verwaltung des Straßen- und Wegenetzes notwendige Maßnahme darstellen kann, um seine Ziele unter Berücksichtigung der besonderen Situation der 19 Gemeinden der Region zu erreichen.

Die mögliche Auswirkung dieser Maßnahme auf die Zuständigkeit des föderalen Gesetzgebers erscheint im Übrigen marginal, da sie nur auf die Fälle begrenzt ist, in denen die Gemeinden sich in ihren zusätzlichen Verkehrsverordnungen dafür entschieden haben, eine Parksteuer zu erheben.

B.13.2. Daraus ergibt sich, dass die Region Brüssel-Hauptstadt aufgrund von Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nrn. 1 und *2bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen und unter Berücksichtigung dessen, dass die Bedingungen zur Anwendung von Artikel 10 desselben Sondergesetzes erfüllt sind, befugt ist, die Zuständigkeit der Gemeinden für die Einführung einer Parksteuer einzuschränken.

B.14. Wie der Hof in B.7 dargelegt hat, können die Gemeinden sich ebenfalls dafür entscheiden, statt einer Parksteuer eine Gebühr im Rahmen der zusätzlichen Verkehrsverordnungen einzuführen. Der Hof muss daher noch prüfen, ob die Region Brüssel-Hauptstadt befugt ist, die Zuständigkeit der Gemeinden für die Einführung der Erhebung einer Parkgebühr einzuschränken.

B.15.1. Durch die angefochtene Ordonnanz wird dem Führer des Fahrzeugs oder der Person, auf deren Namen das Fahrzeug angemeldet ist, eine Gebühr für die Benutzung eines Parkplatzes in einer im Sinne der Ordonnanz geregelten Zone auferlegt (Artikel 37). Die

Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt ist ermächtigt, den Satz der besagten Gebühr innerhalb der in der Ordonnanz selbst festgelegten Mindest- und Höchstgrenzen festzusetzen (Artikel 38).

B.15.2. Eine Gebühr ist die Entschädigung für eine Dienstleistung der öffentlichen Hand zugunsten des einzeln betrachteten Gebührenpflichtigen. Sie hat lediglich die Beschaffenheit einer Entschädigung, so dass ein vernünftiges Verhältnis zwischen den Kosten oder dem Wert der Dienstleistung und dem durch den Gebührenpflichtigen geschuldeten Betrag bestehen muss.

Da die Gebühr die Gegenleistung für eine öffentliche Dienstleistung ist, hängt sie mit der materiellen Zuständigkeit der betreffenden Behörden zusammen.

B.15.3. Wie in B.10.1 dargelegt wurde, sind die Regionen auf der Grundlage von Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nrn. 1 und *2bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen zuständig für die Verwaltung und insbesondere die Festlegung der rechtlichen Regelung für Landwege, wobei diese Zuständigkeit ebenfalls diejenige zur Regelung der privaten Benutzung des öffentlichen Eigentums des Straßen- und Wegenetzes umfasst. Die Regionen sind auf der Grundlage von Artikel 173 der Verfassung ebenfalls befugt, eine Gebühr für die im Rahmen der fraglichen Ordonnanz erbrachte Dienstleistung aufzuerlegen.

B.15.4. Folglich ist zu prüfen, ob der auf der Grundlage der angefochtenen Ordonnanz erhobene Betrag als Gebühr oder, wie die klagenden Parteien behaupten, als Steuer einzustufen ist.

Diesbezüglich heißt es in den Vorarbeiten:

«Eine Gebühr ist eine Vergütung für eine Leistung der öffentlichen Hand. Aus der Rechtsprechung des Kassationshofes vom 19. November 1954 geht bereits hervor, dass die Regionalbehörde nur dann eine Parkgebühr einführen kann, wenn sie eine tatsächliche Gegenleistung erbringt, die nicht nur in der Bereitstellung eines Teils des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes besteht. Eine Gebühr ist gerechtfertigt, wenn die öffentliche Hand einen 'Mehrwert' bietet. Das Aufstellen von Parkuhren und die Kontrolle der Einhaltung der Parkdauer werden eindeutig als besondere Dienstleistungen angesehen, die sich nicht notwendigerweise aus den Verpflichtungen der öffentlichen Hand hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit und Ruhe ergeben, sondern aus dem Bemühen, einen notwendigen Turnus der Fahrzeuge zu ermöglichen. Indem die Parkdauer begrenzt sowie die Kontrolle und Einhaltung der somit festgesetzten Grenzen überwacht werden, um einen Wechsel der Fahrzeuge zu ermöglichen und somit allen Benutzern die Möglichkeit zu bieten, Zugang zu einer *per*

definitionem begrenzten Anzahl von Parkplätzen auf dem Straßen- und Wegenetz zu haben, bieten die zuständigen Behörden eine spezifische Dienstleistung, die nicht zum Bereich ihrer gesetzlichen Verpflichtungen gehört und folglich eine Gebühr rechtfertigen kann. In der Rechtslehre wird bestätigt, dass die Einführung einer Gebühr durch die besonderen Kosten der Kontrolle und Überwachung für die spezifische Benutzung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes gerechtfertigt ist.

Aus mehreren Gründen hat man sich für eine Gebühr und nicht für eine regionale Parksteuer entschieden. Zunächst ist es notwendig, die Parkplatzagentur mit eigenen Funktionsmitteln auszustatten. Eine regionale Parksteuer hätte zu einer komplizierten Finanzierung der Parkplatzagentur geführt. Die Steuer wäre nämlich Bestandteil der allgemeinen Einnahmen der Region gewesen, was eine jährliche Dotation für die Finanzierung der Parkplatzagentur erforderlich gemacht hätte. Außerdem wäre es der Agentur in diesem Fall unmöglich gewesen, Einnahmen auf die folgenden Jahre zu übertragen, was die Verwirklichung mittel- und langfristiger Investitionen erheblich erschwert hätte. Gerade diese langfristige Sichtweise ist eines der Elemente, das durch die Parkplatzagentur in der Parkplatzpolitik zu sichern ist. Mit der Parkgebühr lassen sich diese Schwierigkeiten vermeiden und der Agentur direkt die Parkeinnahmen zuweisen.

Aus den Beispielen in Flandern und Wallonien geht ferner hervor, dass viele mittlere und große Städte sich für die Gebühr entschieden haben. Die vorteilhafte Erfahrung in der Stadt Brüssel zeigt, dass diese Entscheidung nicht notwendigerweise die Vergabe der Kontrolle des geregelten Parkens an ein Subunternehmen bedeutet. Außerdem hat sich die Regierung ebenfalls dafür ausgesprochen, keine neuen Steuern zu schaffen. Sie beabsichtigt im Übrigen ausdrücklich, den Steuerdruck im Laufe der jetzigen Legislaturperiode nicht zu erhöhen.

Schließlich ist eines der Ziele dieser Ordonnanz eine Vereinheitlichung der Tarife auf dem gesamten Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt, damit die Parkplatzpolitik für jeden Fahrer transparent ist, so dass nur mit einer einheitlichen regionalen Gebühr dieses Ziel auf zwingende Weise erreicht werden kann. Die Vergangenheit hat uns nämlich gelehrt, dass die Einheitlichkeit in Brüssel nicht mit 19 parallelen Steuerverordnungen oder Gebührenverordnungen erreicht wird » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, SS. 10-11).

B.15.5. Aus den Vorarbeiten zur Ordonnanz und ihrem eigentlichen Text geht hervor, dass angesichts seiner Verhältnismäßigkeit zur gebotenen Dienstleistung der darin festgesetzte Betrag der Entschädigung die Gegenleistung für eine Dienstleistung der Region Brüssel-Hauptstadt darstellt, die sich auf die eigentliche Benutzung des öffentlichen Eigentums bezieht, auf die Kontrolle dieser Benutzung oder auch auf die Einsetzung einer Parkplatzagentur mit all ihren Aufgaben. Dies gilt umso mehr, als mit der angefochtenen Ordonnanz Mindest- und Höchstarife festgesetzt werden, um der Regierung mehr Flexibilität für etwaige Anpassungen zu bieten (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/2, S. 19).

B.15.6. Daraus ergibt sich, dass die Region Brüssel-Hauptstadt, indem sie eine Gebühr für die Benutzung eines Parkplatzes auf dem Straßen- und Wegenetz einführt und diese Maßnahme

zur Folge hat, die Gemeinden daran zu hindern, noch eine Parkgebühr in einer zusätzlichen Verkehrsverordnung festzulegen, im Rahmen der Zuständigkeiten handelt, die ihr durch Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nrn. 1 und *2bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in Verbindung mit Artikel 173 der Verfassung verliehen worden sind.

B.16. Die Klagegründe sind unbegründet.

B.17.1. Der erste Klagegrund in den verbundenen Rechtssachen Nrn. 4754, 4755 und 4756 ist aus einem Verstoß gegen die Artikel 41 und 162 der Verfassung sowie gegen Artikel 6 § 1 VIII des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, gegebenenfalls in Verbindung mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung, abgeleitet.

Der zweite Klagegrund in der Rechtssache Nr. 4753 ist aus einem Verstoß gegen Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 und X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in Verbindung mit den Artikeln 41 und 162 der Verfassung sowie mit den Bestimmungen der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung, geschehen zu Straßburg am 15. Oktober 1985 und durch Belgien ratifiziert am 25. August 2004, insbesondere ihrem Artikel 4, abgeleitet.

B.17.2. Die klagenden Parteien bemängeln, dass die angefochtene Ordonnanz mehrere Bestimmungen enthalte, die die kommunale Selbstverwaltung hinsichtlich der Verwaltung des kommunalen Straßen- und Wegenetzes, einschließlich der Frage des gebührenpflichtigen Parkens sowie der diesbezüglichen Steuern und Abgaben, zunichte machten.

B.18.1. Wie der Hof in B.10.1 dargelegt hat, hat der Sondergesetzgeber anlässlich der Annahme von Artikel 2 des Sondergesetzes vom 16. Juli 1993 zur Vollendung der föderalen Staatsstruktur daran erinnert, dass das kommunale Straßen- und Wegenetz grundsätzlich eine Angelegenheit von kommunalem Interesse ist.

B.18.2. Der Grundsatz der lokalen Selbstverwaltung setzt voraus, dass die lokalen Behörden sich mit jeder Sache befassen können, die ihrer Auffassung nach zu ihrem Interesse gehört, und sie nach eigenem Ermessen regeln können. Dieser Grundsatz beeinträchtigt jedoch nicht die Verpflichtung der Gemeinden, die Normenhierarchie einzuhalten, wenn sie im kommunalen

Interesse handeln. Daraus ergibt sich, dass die Gemeinden, wenn der Föderalstaat, eine Gemeinschaft oder eine Region eine zu ihrem Zuständigkeitsbereich gehörende Angelegenheit regeln, dieser Regelung bei der Ausübung ihrer Zuständigkeit in derselben Angelegenheit unterliegen. Wenn die Region Brüssel-Hauptstadt im vorliegenden Fall in einer der Angelegenheiten im Sinne der angefochtenen Artikel handelt, begrenzt sie somit die Selbstverwaltung der Gemeinden, die sich nur noch unter Einhaltung der regionalen Gesetzgebung und ergänzend dazu mit diesen Angelegenheiten befassen dürfen.

B.18.3. Der Grundsatz der lokalen Selbstverwaltung beeinträchtigt ebenfalls nicht die Zuständigkeit des Föderalstaates, der Gemeinschaften oder der Regionen zu beurteilen, welche Ebene die geeignetste ist, um eine ihnen zustehende Angelegenheit zu regeln. So können diese Behörden den lokalen Gebietskörperschaften die Regelung einer Angelegenheit anvertrauen, die auf dieser Ebene besser zu behandeln ist. Umgekehrt können sie auch den Standpunkt vertreten, dass einer Angelegenheit auf einer allgemeineren Handlungsebene besser gedient ist, damit sie einheitlich für ihr gesamtes Zuständigkeitsgebiet geregelt wird, und es folglich den lokalen Behörden verbieten, sich damit zu befassen.

B.18.4. Die Beeinträchtigung der Zuständigkeit der Gemeinden und folglich des Grundsatzes der lokalen Selbstverwaltung durch gleich welches Einschreiten, sei es positiv oder negativ, des Föderalstaates, der Gemeinschaften oder der Regionen in einer zu ihrem Zuständigkeitsbereich gehörenden Angelegenheit würde nur dann im Widerspruch zu den im Klagegrund zitierten Bestimmungen stehen, die die Zuständigkeit der Gemeinden für alles, was das kommunale Interesse betrifft, gewährleisten, wenn sie offensichtlich unverhältnismäßig wäre. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn sie dazu führen würde, den Gemeinden die Gesamtheit oder das Wesentliche ihrer Zuständigkeiten zu entziehen oder wenn die Einschränkung der Zuständigkeit nicht damit gerechtfertigt werden könnte, dass diese auf einer anderen Befugnisebene besser verwaltet würde.

B.19. In vorliegenden Fall hat der Brüsseler Ordonnanzgeber den Standpunkt vertreten, dass die Parkplatzpolitik auf einer allgemeineren Handlungsebene besser behandelt würde als auf regionaler Ebene, da sonst Ziele, wie die Begünstigung des Parkens für Anrainer in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung, die Förderung des Turnus auf den Parkplätzen der Geschäftszonen, die Abschreckung und Verringerung des Angebots an Langzeitparkplätzen, die Verbesserung der

Synergien zwischen öffentlichen und privaten Parkplätzen außerhalb des Straßen- und Wegenetzes, die Verringerung des Autoverkehrs oder die Ausrichtung des Langzeitparkens außerhalb des Straßen- und Wegenetzes und des Kurzzeitparkens auf dem Straßen- und Wegenetz, nicht erreicht werden könnten (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, SS. 2 bis 4 und 6).

Wie aus der in B.12 zitierten Begründung hervorgeht, würden ohne ein Handeln der Region Probleme fortbestehen, wie unerklärliche unterschiedliche Regelungen von einer Gemeinde zur anderen, Probleme der Verlagerung des Parkens von einer Gemeinde zur anderen oder die Ungerechtigkeit der Parkausweise, die Anwohnern des Straßen- und Wegenetzes in unmittelbarer Nähe zu den Gebietsgrenzen zwischen Gemeinden gewährt werden. Die mit der Verringerung des Verkehrs und seiner besseren Verwaltung verbundenen Zielsetzungen könnten außerdem nicht verwirklicht werden.

B.20. Aus den in B.13.1 dargelegten Gründen und unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen Ziele verletzt die angefochtene Ordonnanz nicht auf unverhältnismäßige Weise den Grundsatz der lokalen Selbstverwaltung.

B.21. Die Klagegründe sind unbegründet.

B.22. Die Gemeinde Woluwe-Saint-Lambert, klagende Partei in der Rechtssache Nr. 4753, leitet einen dritten Klagegrund ab aus einem Verstoß gegen Artikel 6 § 1 VIII Absatz 1 Nr. 1 und X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in Verbindung mit der Aarhus-Konvention vom 25. Juni 1998 über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten, insbesondere deren Artikel 7 und 8, und mit der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, umgesetzt durch die Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt van 18. März 2004.

Die klagende Partei verweist darauf, dass in der angefochtenen Ordonnanz die Erstellung eines regionalen Plans der Parkplatzpolitik und kommunaler Aktionspläne für das Parken vorgesehen sei. Sie stellt fest, dass die Ordonnanz eine vorherige öffentliche Befragung

vorschreibe, bemängelt jedoch, dass sie keine Bewertung der Umweltauswirkungen bei der Ausarbeitung dieser Pläne vorschreibe.

B.23. Aus der Darlegung des Klagegrunds geht hervor, dass dieser sich insbesondere auf Abschnitt 2 der Kapitel IV und V der Ordonnanz bezieht, die dem Verfahren zur Ausarbeitung des regionalen Plans der Parkplatzpolitik und der kommunalen Aktionspläne für das Parken gewidmet sind.

B.24.1. Artikel 14 § 3 Nr. 4 des Vorentwurfs der Ordonnanz sah vor, dass die kommunalen Aktionspläne für das Parken «die Bestandsaufnahme der zur Ausführung des Aktionsplans notwendigen Infrastrukturarbeiten sowie die Festlegung eines Terminplans zur Ausführung dieser Arbeiten und die Kostenschätzung sowie ihre Finanzierungsweise » umfassen mussten.

Die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates hatte in ihrem Gutachten zu diesem Vorentwurf bemerkt, dass ein Plan, in dem solche Infrastrukturarbeiten vorgesehen sind, in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2001/42/EG fallen konnte. Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a) der Richtlinie verweist nämlich auf die Projekte, die in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten aufgezählt werden, und zu dieser Aufzählung gehören die Stadtentwicklungsprojekte, einschließlich des Baus von Einkaufszentren und Parkplätzen. Daher musste nach Auffassung des Staatsrates das Verfahren zur Ausarbeitung der kommunalen Aktionspläne für das Parken ergänzt werden, damit diese in den Anwendungsbereich der Ordonnanz vom 18. März 2004 zur Umsetzung Richtlinie 2001/42/EG aufgenommen würden (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, SS. 68-69).

B.24.2. In der Begründung der angefochtenen Ordonnanz wurde präzisiert, dass der regionalen Plan der Parkplatzpolitik einen Informationsteil enthalten werde, in dem auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme die von den regionalen und kommunalen Mitwirkenden anzustrebenden Ziele hervorgehoben würden, sowie einen Teil mit Regeln, in dem insbesondere die Gesamtzahl der zulässigen Parkplätze auf dem Straßen- und Wegenetz im gesamten Gebiet der Region, die Anzahl der Parkplätze pro geregelte Zone und die einheitliche Beschilderung

unter Beachtung der auf föderaler Ebene festgelegten allgemeinen Vorschriften festgelegt würden.

Die Parkplatzpläne, die durch die Gemeinden sowohl in Bezug auf die kommunalen als auch auf die regionalen Straßen- und Wegenetze auf ihrem Gebiet festzulegen sind, müssen den regionalen Plan der Parkplatzpolitik in die Praxis umsetzen durch eine Analyse der Zielsetzungen, die Gestaltung und Ausstattung der Parkzonen, die Organisation der Weise und Mittel der Kontrolle sowie die Erhebung der etwaigen Parkgebühren (ebenda, S. 7).

B.24.3. Im Anschluss an die Anmerkung der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates wird in der Begründung Folgendes erwähnt:

«Die Regierung ist [...] der Auffassung, dass es unverhältnismäßig wäre, eine Umweltverträglichkeitsprüfung anlässlich der Ausarbeitung eines jeden kommunalen Aktionsplans für das Parken vorzuschreiben, während die Verwirklichung der zur Ausführung solcher Pläne notwendigen Infrastrukturarbeiten, die keineswegs systematisch wäre, sich hingegen als marginal erweisen würden » (ebenda, S. 9).

Aus diesem Grund wurde die Bezugnahme auf die Infrastrukturarbeiten, so wie sie ursprünglich in Artikel 14 § 3 Nr. 4 des Vorentwurfs der Ordonnanz vorgesehen war, gestrichen.

B.24.4. Es ist noch hervorzuheben, dass zu den Aufgaben der Parkplatzagentur der Region Brüssel-Hauptstadt die in Artikel 29 der Ordonnanz aufgezählt werden, in Nr. 7, « der Bau, der Erwerb oder das Mieten sowie die Organisation, die Verwaltung und die Kontrolle aller öffentlicher Parkplätze, die Eigentum der Region sind, die sie in Konzession besitzt oder die sie direkt verwaltet, ungeachtet dessen, ob es sich um Transitparkplätze handelt oder nicht » gehören. Durch Absatz 2 derselben Bestimmung wird die Regierung beauftragt, die Modalitäten für die Ausübung dieser Befugnisse festzulegen.

B.25. Die angefochtene Ordonnanz verletzt keineswegs die Ordonnanz vom 18. März 2004 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme. Artikel 17 § 2 Absatz 2 dieser letztgenannten Ordonnanz bestimmt im Übrigen, dass sie auf jeden Plan oder jedes Programm Anwendung findet, für den beziehungsweise das durch kein anderes Gesetzes-, Verordnungs- oder Verwaltungsinstrument eine vorherige Umweltverträglichkeitsprüfung der Art, wie sie in den Artikeln 4 bis 6 vorgesehen ist, vorgeschrieben wird.

Wenn sich bei der Ausarbeitung des regionalen Plans der Parkplatzpolitik oder eines kommunalen Aktionsplans für das Parken herausstellt, dass es sich um einen Plan im Sinne von Artikel 5 § 1 dieser Ordonnanz handelt, muss dieser Plan Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den Anforderungen dieser Ordonnanz sein. Wenn sich herausstellt, dass es sich um einen Plan im Sinne von Artikel 5 §§ 2 oder 3 dieser Ordonnanz handelt, muss die Regierung nach einer Prüfung von Fall zu Fall bestimmen, ob der Plan erhebliche Umweltauswirkungen haben kann, und wenn dies der Fall ist, muss eine Prüfung der Umweltauswirkungen stattfinden.

Diese Bestimmungen gewährleisten die Einhaltung von Artikel 7 der Aarhus-Konvention vom 25. Juni 1998 über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten, sowie der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme.

Was Artikel 8 der vorerwähnten Aarhus-Konvention betrifft, vorausgesetzt, diese Bestimmung ist im vorliegenden Fall anwendbar, genügt die Anmerkung, dass die Artikel 10 bis 13 und die Artikel 15 bis 21 der angefochtenen Ordonnanz den Anforderungen dieser Bestimmung hinsichtlich des regionalen Plans der Parkplatzpolitik beziehungsweise des kommunalen Aktionsplans für das Parken entsprechen.

B.26. Der Klagegrund ist unbegründet.

B.27. Die klagenden Parteien in den Rechtssachen Nrn. 4754, 4755 und 4756 leiten einen vierten Klagegrund aus einem Verstoß von Artikel 25 § 2 der angefochtenen Ordonnanz gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, gegebenenfalls in Verbindung mit deren Artikel 27, ab.

B.28.1. Artikel 27 der Verfassung bestimmt:

«Die Belgier haben das Recht, Vereinigungen zu bilden; dieses Recht darf keiner präventiven Maßnahme unterworfen werden».

B.28.2. Artikel 25 der angefochtenen Ordonnanz bestimmt:

« § 1. Um die in dieser Ordonnanz festgelegten Ziele zu erreichen, wird eine Aktiengesellschaft öffentlichen Rechts mit Rechtspersönlichkeit unter der Bezeichnung ‘Parkplatzagentur der Region Brüssel-Hauptstadt’ geschaffen, die nachstehend als Parkplatzagentur bezeichnet und mit den in Abschnitt 5 aufgezählten Aufgaben betraut wird.

Die Parkplatzagentur unterliegt dem Gesellschaftsgesetzbuch, vorbehaltlich der Bestimmungen dieser Ordonnanz oder ihrer Satzung.

Sie hat ihren Sitz in der Region Brüssel-Hauptstadt.

Die Regierung genehmigt die erste Satzung der Parkplatzagentur und kann ihre Bezeichnung ändern.

Jede spätere Änderung der Satzung durch die Generalversammlung wird durch die Regierung auf Vorschlag des Ministers der Mobilität genehmigt.

§ 2. Das Mindestkapital der Parkplatzagentur wird durch die Regierung festgesetzt. Das durch die Region gezeichnete Kapital beträgt mindestens 81 %. Alle Gemeinden der Region können Kapital zeichnen, jeweils mit einem Maximum von 1 %. Jede Aktie verleiht Anrecht auf eine Stimme. Die mit den Aktien der Region verbundenen Rechte werden durch die Vertreter der Regierung ausgeübt.

[...] ».

B.29. Es wird bemängelt, dass Paragraph 2 der besagten Bestimmung die 19 Gemeinden der Region Brüssel-Hauptstadt auf identische Weise in Bezug auf ihre Beteiligung am Kapital der Parkplatzagentur behandle, obwohl sie sich hinsichtlich der auf dem Gebiet der Region angewandten Parkplatzpolitik in wesentlich unterschiedlichen Situationen befänden, insbesondere aufgrund der Größe ihres jeweiligen Gebiets, ihrer Beschaffenheit, der Baudichte und der Zweckbestimmung der Gebäude auf ihrem Gebiet, der Art der auf ihrem Gebiet ausgeübten Tätigkeit und weiterer Kriterien.

B.30. In der Begründung der angefochtenen Ordonnanz wird präzisiert, dass es den Gemeinden freisteht, sich am Kapital der Parkplatzagentur, an ihrer Generalversammlung der Aktionäre und am Verwaltungsrat zu beteiligen (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, S. 24).

Wie die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt in ihrem Schriftsatz bemerkt, stellt die in der angefochtenen Bestimmung festgelegte Schwelle der Beteiligung der Gemeinden am Kapital der besagten Agentur eine Obergrenze dar. Diese kann zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der

Satzung der Parkplatzagentur angepasst werden, um die Merkmale der beteiligten Gemeinden, die von den klagenden Parteien beschrieben wurden, zu berücksichtigen.

B.31. Der Klagegrund ist unbegründet.

B.32. Die klagenden Parteien in den Rechtssachen Nrn. 4754, 4755 und 4756 leiten einen fünften Klagegrund ab aus dem Verstoß von Artikel 44 der angefochtenen Ordonnanz gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, gegebenenfalls in Verbindung mit Artikel 16 der Verfassung und mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention.

B.33.1. Artikel 16 der Verfassung bestimmt:

«Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn zum Nutzen der Allgemeinheit, in den Fällen und in der Weise, die das Gesetz bestimmt, und gegen gerechte und vorherige Entschädigung ».

Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention bestimmt:

«Jede natürliche oder juristische Person hat ein Recht auf Achtung ihres Eigentums. Niemandem darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn, dass das öffentliche Interesse es verlangt, und nur unter den durch Gesetz und durch die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts vorgesehenen Bedingungen.

Die vorstehenden Bestimmungen beeinträchtigen jedoch in keiner Weise das Recht des Staates, diejenigen Gesetze anzuwenden, die er für die Regelung der Benutzung des Eigentums im Einklang mit dem Allgemeininteresse oder zur Sicherung der Zahlung der Steuern oder sonstigen Abgaben oder von Geldstrafen für erforderlich hält ».

B.33.2. Artikel 44 der angefochtenen Ordonnanz bestimmt:

« In Abweichung von Artikel 40 dieser Ordonnanz sind die Gemeinden, die am Datum des Inkrafttretens dieser Ordonnanz durch einen Vertrag über die Kontrolle des Parkens auf ihrem Gebiet mit einer natürlichen oder juristischen Person des privaten Rechts verbunden sind, verpflichtet, diesen zu beenden, um diese Kontrolle selbst oder durch die Parkplatzagentur auszuüben, innerhalb von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Ordonnanz, einschließlich der Fälle, in denen die Ausführungsdauer der Konzession oder des Vertrags mit einem Subunternehmen über diese Frist von fünf Jahren hinausgeht. In diesem Fall ist die Gemeinde verpflichtet, den Vertrag zu kündigen, um, sei es selbst oder durch die Parkplatzagentur, die Kontrolle des Parkens auf ihrem Gebiet innerhalb der vorgeschriebenen Frist zu gewährleisten.

Ab dem Inkrafttreten dieser Ordonnanz können die Gemeinden keinen Vertrag über die Kontrolle des Parkens auf ihrem Gebiet im Sinne von Absatz 1 mehr schließen ».

B.34. Es wird bemängelt, dass die vorerwähnte Bestimmung auf unverhältnismäßige Weise die Vermögensinteressen der Gemeinden verletze, die verpflichtet seien, die Verträge mit Subunternehmen, die sie mit Drittpersonen für eine Dauer über fünf Jahre hinaus geschlossen hätten, zu kündigen. Diese Gemeinden seien nämlich gezwungen, besonders hohe finanzielle Lasten wegen der Entschädigung des Konzessionsinhabers für den erlittenen Verlust und den Verdienstaufschlag infolge der vorzeitigen Kündigung der besagten Verträge zu übernehmen, während in der Ordonnanz keinerlei Übergangsmechanismus vorgesehen worden sei.

B.35.1. In der Begründung der angefochtenen Ordonnanz wird diese Bestimmung wie folgt gerechtfertigt:

« Gewisse Gemeinden haben sich derzeit dafür entschieden, auf das Verfahren der Konzession oder der Vergabe an Subunternehmen zurückzugreifen, um privatrechtliche Personen auf dem Straßen- und Wegenetz die Kontrolle der Einhaltung ihrer Verordnungen zur Einführung einer Parkgebühr auf ihrem Gebiet anzuvertrauen.

Wie bereits ausdrücklich dargelegt wurde, und um die Einheitlichkeit des durch die Ordonnanz eingeführten Systems zu gewährleisten, das der Beschaffenheit als regionale Parkgebühr im Falle des gebührenpflichtigen Parkens Rechnung tragen soll, ohne die zahlreichen Probleme zu erwähnen, die möglicherweise durch die Inanspruchnahme von Privatfirmen entstanden sind, ist es notwendig, ausschließlich den Behörden die Aufgabe zurückzugeben, die Kontrolle und Erhebung dieser Gebühr zu gewährleisten.

Dieser Artikel schreibt daher logischerweise den Gemeinden, die gegebenenfalls noch durch solche Verträge mit privatrechtlichen Personen verbunden sind, vor, diese innerhalb einer Frist von fünf Jahren ab dem Inkrafttreten der Ordonnanz zu beenden. Diese lange Frist dürfte es den durch solche Verbindungen verpflichteten Gemeinden ermöglichen, die bestehenden Verträge auslaufen zu lassen und sie nicht mehr zu erneuern.

Falls Verträge mit einer längeren Dauer bestehen, muss die Gemeinde eine ausgewogene Lösung finden, gegebenenfalls mit Hilfe der Parkplatzagentur, damit sie den Vertrag innerhalb der vorgeschriebenen Frist beenden kann. Selbstverständlich hängt die Mitarbeit der Parkplatzagentur von der Haltung der Gemeinde ab, und insbesondere von dem Zeitraum, für den die Verträge geschlossen wurden. Angesichts des Inhalts dieses Entwurfs wäre es nämlich unverständlich, wenn eine Gemeinde sich noch durch solche Verträge binden würde, zumindest langfristig » (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/1, S. 33).

B.35.2. Aus den Vorarbeiten geht hervor, dass die Gemeinde Koekelberg die einzige ist, die durch einen Konzessionsvertrag mit einer Dauer von sechzig Jahren mit dem Unternehmen

Cityparking gebunden ist, während die anderen Gemeinden nur für relativ kurze Zeiträume von höchstens fünf Jahren gebunden sind (*Parl. Dok.*, Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt, 2007-2008, A-498/2, S. 20).

B.36.1. In der mit dem Klagegrund angefochtenen Bestimmung ist eine Frist von fünf Jahren vorgesehen, damit die Gemeinden die Verträge, durch sie mit einer juristischen Person des privaten Rechts verbunden sind, beenden können.

B.36.2. Auf der Grundlage von Artikel 45 Absatz 2 kann eine individuelle Vereinbarung zwischen der Parkplatzagentur und den Gemeinden ebenfalls die Übernahme aller Arten von bestehenden Konzessionen zwischen einer Gemeinde und einem Privatpartner sowie die Übernahme der durch die Gemeinde bereits aufgestellten Parkuhren regeln. Eine solche Vereinbarung bietet die Möglichkeit, die Vermögensrechte der Gemeinden zu regeln, die diese Konzessionsverträge vorzeitig kündigen müssen.

Wenn eine solche Vereinbarung nicht geschlossen oder wenn diese Angelegenheit nicht auf allgemeinere Weise zur Zufriedenheit der betroffenen Gemeinden hinsichtlich ihrer Vermögensrechte geregelt würde, könnten diese nicht mehr innerhalb der Frist von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten der Ordonnanz die durch Artikel 44 Absatz 1 vorgeschriebene Verpflichtung erfüllen.

Artikel 44 letzter Absatz bestimmt, dass in dem Fall, wo eine Gemeinde nicht die in Absatz 1 festgelegten Ziele erreicht oder nicht das in Absatz 2 vorgesehene Verbot einhält, die Regierung durch einen mit Gründen versehenen Erlass alle Maßnahmen ergreifen kann, die geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen oder dieses Verbot einhalten zu lassen. Die betreffende Gemeinde verfügt in diesem Fall, wenn sie den betreffenden Erlass anfecht, über die Möglichkeit, ihre Vermögensrechte geltend zu machen und sie gegebenenfalls durch einen Zivilrichter einhalten zu lassen, unbeschadet der Möglichkeit, die Region zur Gewährleistung in jedem Verfahren vorzuladen, das die Gemeinde einleiten müsste, um ihre in Artikel 44 Absatz 1 enthaltenen Verpflichtungen hinsichtlich des Vertrags, den sie zuvor mit einer natürlichen Person oder einer juristischen Person des privaten Rechts geschlossen hat, zu erfüllen.

B.37. Angesichts des Vorstehenden ist der Klagegrund unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klagen zurück.

Verkündet in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 29. Juli 2010.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior