URTEIL DES GERICHTSHOFS (Erste Kammer)

8. September 2011 *

In der Rechtssache C-120/10

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Conseil d'État (Belgien) mit Entscheidung vom 26. Februar 2010, beim Gerichtshof eingegangen am 5. März 2010, in dem Verfahren

European Air Transport SA

gegen

Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Région de Bruxelles-Capitale

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. Tizzano, der Richter J.-J. Kasel, E. Levits und M. Safjan sowie der Richterin M. Berger (Berichterstatterin),

* Verfahrenssprache: Französisch.

Generalanwalt: P. Cruz Villalón,
Kanzler: R. Şereş, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 30. November 2010,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der European Air Transport SA, vertreten durch P. Malherbe und T. Leidgens, avocats,

— des Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale und der Région de Bruxelles-Capitale, vertreten durch F. Tulkens und N. Bonbled, avocats,

— der dänischen Regierung, vertreten durch C. Vang als Bevollmächtigten,

— der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues und M. Perrot als Bevollmächtigte,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch C. Vrignon und K. Simonsson als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 17. Februar 2011

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 2 Buchst. e, 4 Abs. 4 und 6 Abs. 2 der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 85, S. 40).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der European Air Transport SA (im Folgenden: EAT), einer Luftverkehrsgesellschaft, und dem Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale sowie der Région de Bruxelles-Capitale über eine Geldbuße von 56 113 Euro, die EAT vom Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (Brüsseler Institut für Umweltmanagement, im Folgenden: IBGE) wegen Nichteinhaltung der nationalen Lärmschutzregelung in Wohngebieten auferlegt wurde.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 Die Erwägungsgründe sieben und zehn der Richtlinie 2002/30 lauten:

„(7) Ein gemeinsamer Rahmen von Regeln und Verfahren für Betriebsbeschränkungen auf Gemeinschaftsflughäfen als Teil eines ausgewogenen Lärmschutzansatzes wird dazu beitragen, den Anforderungen des Binnenmarktes Rechnung zu tragen, da auf Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen

die gleichen Betriebsbeschränkungen eingeführt werden. Dazu gehören die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf einem Flughafen und die Prüfung der möglichen Abhilfemaßnahmen sowie die Wahl von Lärmminderungsmaßnahmen, die einen maximalen Umweltnutzen bei möglichst geringen Kosten gewährleisten.

…

(10) Die 33. ICAO-Versammlung hat die Entschließung A33/7, die für den Lärmschutz den Begriff des ‚ausgewogenen Ansatzes' einführt, angenommen und damit ein Verfahrenskonzept zur Bekämpfung von Fluglärm geschaffen, das internationale Leitlinien für Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen einschließt. Der ‚ausgewogene Ansatz' bei der Bekämpfung von Fluglärm umfasst vier Hauptelemente und erfordert eine sorgfältige Prüfung der verschiedenen Lärmminderungsmöglichkeiten, einschließlich der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und -verwaltung, lärmmindernde Betriebsverfahren sowie Betriebsbeschränkungen, unbeschadet der einschlägigen rechtlichen Pflichten, bestehenden Vereinbarungen, geltenden Gesetze und etablierten Strategien."

4 In Art. 1 („Ziele") der Richtlinie 2002/30 heißt es:

„Diese Richtlinie dient folgenden Zielen:

a) Festlegung von Vorschriften für die Gemeinschaft, um eine kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren,

…"

5 In Art. 2 Buchst e der Richtlinie 2002/30 heißt es:

„Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

…

e) ‚Betriebsbeschränkung' ist eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallflugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum einschränken."

6 Art. 4 Abs. 4 („Allgemeine Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge") der Richtlinie 2002/30 bestimmt:

„Für leistungsbedingte Betriebsbeschränkungen ist von dem Lärmwert des Luftfahrzeugs auszugehen, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 des [am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten] Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt [im Folgenden: ICAO-Abkommen], dritte Ausgabe (Juli 1993), durchgeführte Bescheinigungsverfahren ermittelt wurde."

7 Art. 5 („Prüfung") der Richtlinie 2002/30 lautet:

„(1) Bei der Prüfung einer Entscheidung über Betriebsbeschränkungen werden die im Anhang II genannten Informationen berücksichtigt, soweit dies für die betreffenden Betriebsbeschränkungen und die Merkmale des Flughafens angemessen und möglich ist.

(2) Müssen Flughafenprojekte gemäß der Richtlinie 85/337/EWG [des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 175, S. 40] einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, wird bei einer gemäß jener Richtlinie vorgenommenen Prüfung davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen des Absatzes 1 erfüllt, sofern bei der Prüfung soweit möglich die im Anhang II genannten Informationen berücksichtigt werden."

8 Art. 6 („Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines Abzugs von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen") der Richtlinie 2002/30 bestimmt:

„(1) Ergibt die im Einklang mit den Vorschriften des Artikels 5 durchgeführte Prüfung aller möglichen Maßnahmen, dass, nachdem partielle Betriebsbeschränkungen in Betracht gezogen worden sind, zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eingeführt werden müssen, knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge auszuschließen, gelten … folgende Vorschriften: …

(2) Vorbehaltlich der Prüfungsvorschriften des Artikels 5 können auf den Stadtflughäfen des Anhangs I strengere Maßnahmen hinsichtlich der Begriffsbestimmung der knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge eingeführt werden, sofern diese Maßnahmen nicht zivile Unterschallstrahlflugzeuge betreffen, die laut ihrer ursprünglichen Bescheinigung oder ihrer Neubescheinigung den Lärmstandards des Bands I Teil II Kapitel 4 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt entsprechen."

Nationales Recht

9 Die Richtlinie 2002/30 wurde auf föderaler Ebene durch den Königlichen Erlass vom 25. September 2003 zur Festlegung von Regeln und Verfahren für die Einführung von Betriebsbeschränkungen am Flughafen Brüssel-National (*Moniteur belge* vom 26. September 2003, S. 47538) umgesetzt.

10 Art. 9 des Beschlusses der Region Brüssel-Hauptstadt vom 17. Juli 1997 für den Lärmschutz in Wohngebieten (*Moniteur belge* vom 23. Oktober 1997, S. 28215, im Folgenden: Beschluss vom 17. Juli 1997) lautet:

„Die Regierung unternimmt alle Maßnahmen, um

1. Belästigungen durch bestimmte Verursacher durch die Festlegung von Emissionsnormen oder Normen für maximale Immissionen einzuschränken;

2. für die Lärmquellen akzeptable Grenzwerte festzulegen, und zwar in Abhängigkeit von ihrer Herkunft, dem Stadtteil, den akustischen Werten und der Notwendigkeit, insbesondere in bestimmten Gebieten die Hausbewohner zu schützen;

3. die Benutzung von Maschinen, Einrichtungen oder Gegenständen für Fälle zu regeln, in denen der entstehende oder möglicherweise entstehende Lärm oder entsprechende Vibrationen besonders störend wären,

…“

11 In Art. 32 des Beschlusses der Region Brüssel-Hauptstadt vom 25. März 1999 über die Nachforschung, die Feststellung, die gerichtliche Verfolgung und Ahndung von Umweltdelikten (*Moniteur belge* vom 24. Juni 1999, S. 23850, im Folgenden: Beschluss vom 25. März 1999) heißt es:

„(8) Mit einer Geldbuße von 62,50 bis 625 Euro wird bestraft, wer unter Verstoß gegen den Beschluss vom 17. Juli 1997 für den Lärmschutz in Wohngebieten

a) in der Öffentlichkeit in unnötiger, rücksichtsloser oder unachtsamer Weise Lärm verursacht, der die Ruhe oder die Gesundheit der Anwohner zu beeinträchtigen geeignet ist;

b) zwischen 22.00 Uhr und 07.00 Uhr Lärm verursacht, der die Ruhe oder die Gesundheit der Anwohner zu beeinträchtigen geeignet ist;

c) ein ungewöhnlich lautes Verhalten an den Tag legt oder ein derartiges Verhalten durch Personen oder Tiere, die seiner Verantwortung unterstehen, nicht verhindert."

12 In Art. 33 dieses Beschlusses heißt es:

„(7) Mit einer Geldbuße von 625 bis 62 500 Euro wird bestraft, wer unter Verstoß gegen den Beschluss vom 17. Juli 1997 für den Lärmschutz in Wohngebieten

a) auf öffentlichen Wegen oder an einer der Öffentlichkeit zugänglichen Stelle Lärm, für den es einer vorherigen Erlaubnis bedarf, verursacht, ohne diese Erlaubnis zu besitzen oder ohne die in der Erlaubnis festgelegten Bedingungen einzuhalten;

b) als Eigentümer, Besitzer oder Benutzer einer Lärmquelle direkt oder indirekt eine Lärmbelästigung verursacht oder eine über die von der Regierung festgesetzten Grenzwerte hinausgehende Lärmbelästigung aufrechterhält;

…“

13 Art. 35 des Beschlusses vom 25. März 1999 sieht vor:

„Die in den Art. 32 und 33 aufgeführten Zuwiderhandlungen werden entweder strafrechtlich verfolgt oder mit einer Geldbuße belegt.

…“

14 In Art. 2 des Erlasses der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. Mai 1999 über die Bekämpfung der durch den Luftverkehr verursachten Lärmbelästigung (*Moniteur belge* vom 11. August 1999, S. 30002, im Folgenden: Erlass vom 27. Mai 1999) sind Lärmhöchstpegel festgesetzt.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

15 Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, dass das IBGE im Oktober 2006 feststellte, dass die EAT 62 Zuwiderhandlungen gegen den Beschluss vom 17. Juli 1997, den Beschluss vom 25. März 1999 und gegen den Erlass vom 27. Mai 1999 begangen habe. Der EAT wurde vorgeworfen, die nachts von ihren Flugzeugen ausgegangenen Lärmemissionen hätten die in diesen Regelungen festgelegten Grenzwerte überstiegen.

16 Am 24. November 2006 erstellte das IBGE über diese Zuwiderhandlungen ein Protokoll, das EAT am 4. Dezember 2006 übermittelt wurde.

17 Am 24. August 2007 leitete das IBGE gegen EAT ein Bußgeldverfahren ein. Dieses endete damit, dass EAT für 48 der 62 im Oktober 2006 zwischen 02.00 Uhr und 05.00 Uhr morgens begangenen Zuwiderhandlungen eine Geldbuße in Höhe von 56 113 Euro auferlegt wurde.

18 EAT legte gegen diese Entscheidung beim Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale (Umweltkollegium der Region Brüssel-Hauptstadt) Rechtsmittel ein, dass die vom IBGE auferlegte Sanktion mit Entscheidung vom 24. Januar 2008 bestätigte.

19 Daraufhin erhob EAT am 20. März 2008 beim Conseil d'État Klage gegen das Umweltkollegium der Region Brüssel-Hauptstadt und gegen die Region Brüssel-Hauptstadt auf Nichtigerklärung der Entscheidung vom 24. Januar 2008. Sie stützt ihre Klage darauf, dass der Erlass vom 27. Mai 1999 gegen die Art. 4 und 6 der Richtlinie 2002/30 verstoße, wonach zum einen sämtliche Betriebsbeschränkungen, die von den

zuständigen Behörden, vorliegend dem IBGE, angeordnet würden, auf dem durch das Bescheinigungsverfahren nach Band I des Anhangs 16 des ICAO-Abkommens ermittelten Lärmwert des Luftfahrzeugs beruhen müssten, und zum anderen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten den Betrieb von Luftfahrzeugen, die die Werte von Band I Kapitel 3 des genannten Anhangs erfüllten, aufgrund der genannten Vorschriften nicht untersagen oder beschränken könnten, es sei denn, es handele sich um Luftfahrzeuge, die die Vorschriften des Kapitels 3 knapp erfüllten.

20 Außerdem macht die Klägerin des Ausgangsverfahrens geltend, dass dieser Erlass gegen Art. 6 der Richtlinie 2002/30 verstoße, nach dem die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf keinen Fall den Betrieb von Flugzeugen einschränken dürften, die den in Kapitel 4 von Band I Teil II des Anhangs 16 des ICAO-Abkommens festgelegten Standards entsprächen.

21 Unter diesen Umständen hat der Conseil d'État das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist der Begriff „Betriebsbeschränkung" in Art. 2 Buchst. e der Richtlinie 2002/30 dahin gehend auszulegen, dass er Vorschriften zur Festlegung von Grenzwerten für den Lärmpegel am Boden umfasst, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung eines Flughafens einzuhalten sind und bei deren Überschreitung dem Verursacher der Überschreitung eine Sanktion auferlegt werden kann, wobei die Luftfahrzeuge die Routen zu beachten und die Start- und Landeverfahren einzuhalten haben, die von anderen Verwaltungsbehörden ohne Berücksichtigung der Lärmgrenzwerte festgelegt werden?

2. Sind Art. 2 Buchst. e und Art. 4 Abs. 4 dieser Richtlinie dahin gehend auszulegen, dass es sich bei den „Betriebsbeschränkungen" immer um „leistungsbedingte" Beschränkungen handeln muss, oder lassen es diese Bestimmungen zu, dass andere Vorschriften, die den Schutz der Umwelt betreffen, den Zugang zu einem Flughafen auf der Grundlage von Grenzwerten für den Lärmpegel am Boden, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung des Flughafens einzuhalten

sind und bei deren Überschreitung dem Verursacher der Überschreitung eine Sanktion auferlegt werden kann, beschränken?

3. Ist Art. 4 Abs. 4 der genannten Richtlinie dahin gehend auszulegen, dass er es verbietet, dass neben leistungsbedingten Betriebsbeschränkungen, bei denen vom Lärmwert des Luftfahrzeugs auszugehen ist, in Vorschriften zum Schutz der Umwelt Grenzwerte für den Lärmpegel am Boden festgelegt werden, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung eines Flughafens einzuhalten sind?

4. Ist Art. 6 Abs. 2 derselben Richtlinie dahin gehend auszulegen, dass er es verbietet, dass in Vorschriften Grenzwerte für den Lärmpegel am Boden festgelegt werden, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung eines Flughafens einzuhalten sind und bei deren Überschreitung dem Verursacher der Überschreitung eine Sanktion auferlegt werden kann, wenn mit Flugzeugen, die den Standards des Bands I Teil II Kapitel 4 des Anhangs 16 des ICAO-Abkommens entsprechen, möglicherweise gegen diese Vorschriften verstoßen wird?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

22 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der Begriff „Betriebsbeschränkung" in Art. 2 Buchst. e der Richtlinie 2002/30 dahin gehend auszulegen ist, dass er Vorschriften zur Festlegung von Grenzwerten für den Lärmpegel am Boden umfasst, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung eines Flughafens einzuhalten sind und bei deren Überschreitung dem Verursacher der Überschreitung eine Sanktion auferlegt werden kann.

23 Zur Beantwortung dieser Frage ist darauf hinzuweisen, dass die Richtlinie 2002/30 ihrem siebten Erwägungsgrund zufolge zum Ziel hat, „einen gemeinsamen Rahmen von Regeln und Verfahren für Betriebsbeschränkungen auf Gemeinschaftsflughäfen als Teil eines ausgewogenen Lärmschutzansatzes“ aufzustellen.

24 Dazu heißt es im zehnten Erwägungsgrund der Richtlinie, dass der ausgewogene Ansatz ein Verfahrenskonzept zur Bekämpfung von Fluglärm ist, das internationale Leitlinien für Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen einschließt. Das von der 33. ICAO-Versammlung beschlossene, in der Entschließung A33/7 definierte Konzept des „ausgewogenen Ansatzes“ bei der Bekämpfung von Fluglärm umfasst vier Hauptelemente und erfordert eine sorgfältige Prüfung der verschiedenen Lärmminderungsmöglichkeiten, einschließlich der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und -verwaltung, lärmmindernde Betriebsverfahren sowie Betriebsbeschränkungen, unbeschadet der einschlägigen rechtlichen Pflichten, der bestehenden Vereinbarungen, der geltenden Gesetze und der etablierten Strategien (vgl. u. a. Urteil vom 14. Juni 2007, Kommission/Belgien, C-422/05, Slg. 2007, I-4749, Randnr. 38).

25 Daraus folgt, dass Betriebsbeschränkungen nur dann zulässig sind, wenn die Ziele der Richtlinie 2002/30, wie sie in deren Art. 1 angegeben sind, nicht durch sonstige Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden können.

26 In diesem Zusammenhang wird in Art. 2 Buchst. e der Richtlinie 2002/30, der die „Betriebsbeschränkung“ als eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallflugzeuge zu einem Flughafen definiert, darauf hingewiesen, dass es entweder partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum einschränken, oder Beschränkungen

geben kann, die für Luftfahrzeuge, die die Vorschriften knapp erfüllen, ein vollständiges Betriebsverbot vorsehen.

27 Diese Abstufung wird im Übrigen durch Art. 6 Abs. 1 dieser Richtlinie bestätigt, der die Einführung von Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel, Luftfahrzeuge vom Verkehr auszuschließen, nur zulässt, wenn die Ziele der Richtlinie 2002/30 nicht durch alle möglichen Maßnahmen, einschließlich partielle Betriebsbeschränkungen, erreicht werden können.

28 Demzufolge bedeutet eine Betriebsbeschränkung im Sinne von Art. 2 Buchst. e der Richtlinie 2002/30, wie der Generalanwalt in Nr. 48 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, ein Verbot des Zugangs zum betroffenen Flughafen; dies kann ein vollständiges oder ein partielles Verbot sein.

29 Eine Umweltschutzregelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die Grenzwerte für den Lärmpegel am Boden vorschreibt, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung eines Flughafens einzuhalten sind, stellt als solche kein Verbot des Zugangs zum betroffenen Flughafen dar.

30 Im Übrigen ist die Anwendung einer Methode, mit der der Lärmpegel eines überfliegenden Luftfahrzeugs am Boden gemessen wird, Teil eines ausgewogenen Ansatzes, wie er in den Randnrn. 23 und 24 des vorliegenden Urteils angesprochen worden ist, denn diese Methode kann nähere Angaben liefern, um die widerstreitenden Interessen der von den Lärmbelästigungen betroffenen Personen, der die Flugzeuge betreibenden Wirtschaftsteilnehmer und der Gesellschaft in ihrer Gesamtheit, miteinander in Einklang bringen zu können.

31 Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass derartige Regelungen aufgrund des maßgeblichen wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Zusammenhangs, in dem sie stehen, die gleiche Wirkung wie ein Zugangsverbot haben.

32 Wenn nämlich die in diesen Regelungen vorgeschriebenen Grenzwerte so streng sind, dass die Betreiber der Luftfahrzeuge gezwungen sind, ihre wirtschaftliche Tätigkeit aufzugeben, sind derartige Regelungen als ein Zugangsverbot anzusehen und stellen „Betriebsbeschränkungen" im Sinne von Art. 2 Buchst. e dieser Richtlinie dar.

33 Im Ausgangsverfahren ist es Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob die von der Region Brüssel-Hauptstadt erlassenen Maßnahmen derartige Wirkungen haben.

34 Unter diesen Umständen ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 2 Buchst. e dahin auszulegen ist, dass eine „Betriebsbeschränkung" eine vollständige oder zeitweilige Verbotsmaßnahme darstellt, die den Zugang eines zivilen Unterschallflugzeugs zu einem Flughafen eines Mitgliedstaats der Union untersagt. Folglich stellt eine nationale Umweltschutzregelung, die Grenzwerte für den Lärmpegel am Boden vorschreibt, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung eines Flughafens einzuhalten sind, als solche keine „Betriebsbeschränkung" im Sinne dieser Vorschrift dar, sofern sie nicht aufgrund des maßgeblichen wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Zusammenhangs die gleiche Wirkung wie ein Zugangsverbot zu dem genannten Flughafen hat.

Zur den Fragen 2, 3 und 4

35 Angesichts der Antwort auf die erste Frage sind die übrigen Vorlagefragen nicht zu beantworten.

Kosten

36 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt:

Art. 2 Buchst. e der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft ist dahin auszulegen, dass eine „Betriebsbeschränkung" eine vollständige oder zeitweilige Verbotsmaßnahme darstellt, die den Zugang eines zivilen Unterschallflugzeugs zu einem Flughafen eines Mitgliedstaats der Union untersagt. Folglich stellt eine nationale Umweltschutzregelung, die Grenzwerte für den Lärmpegel am Boden vorschreibt, die beim Überfliegen von Gebieten in der Umgebung eines Flughafens einzuhalten sind, als solche keine „Betriebsbeschränkung" im Sinne dieser Vorschrift dar, sofern sie nicht aufgrund des maßgeblichen wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Zusammenhangs die gleiche Wirkung wie ein Zugangsverbot zu dem genannten Flughafen hat.

Unterschriften