

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder

am 15./16. September 2010 in Sondershausen (Thüringen)

und zur Verkehrsministerkonferenz am 6./7. Oktober 2010

auf Schloss Ettersburg bei Weimar (Thüringen)

TOP 6.2 /

Bonusliste für besonders leise Flugzeuge

TOP 7.2

Das sog. „Bonuslistenverfahren“ wurde 1994 vom damaligen BMV auf Grund fehlender internationaler und europäischer Regelungen für eine weitergehende Differenzierung innerhalb des ICAO-Lärmkapitels 3 eingeführt, um den Einsatz von leisem Fluggerät durch ökonomische Anreize zu fördern. Einige Genehmigungsbehörden nutzen sie darüber hinaus als Grundlage für Betriebsbeschränkungen (Nachtflugbeschränkungen) an einzelnen Flughäfen.

In der Bonusliste wird ausgeführt, dass neu auf den Markt kommende Flugzeugtypen so lange so behandelt werden sollen, als ob sie bereits auf der Liste stünden, bis entsprechende Messdaten vorliegen, die die Aufnahme in die Liste rechtfertigen.

Die Bonusliste ist für die Genehmigungsbehörden rechtlich nicht bindend, da sie allein als Empfehlung des BMVBS an die Luftfahrtbehörden der Länder herausgegeben wurde.

Seit der Einführung der Bonusliste im Jahr 1994 wurde diese viermal angepasst – letztmalig im Jahr 2003. Bei den Anpassungen sind keine Luftfahrzeuge von der Liste gestrichen worden, sondern die Liste wurde immer nur um neue Luftfahrzeuge ergänzt. Dieses Vorgehen führte berechtigter Weise zu Kritik, und es wurde u.a. in der 68. Umweltministerkonferenz (UMK) gefordert, dass die Liste zu aktualisieren sei. Hierbei wurde vorausgesetzt, dass bei einer erneuten Anpassung der Liste auch Luftfahrzeuge von der Liste zu streichen seien.

Als problematisch erweist sich nun, dass die Bonusliste sich ausschließlich mit der Differenzierung des Kapitels 3 befasst, heute aber bereits ein neues Lärmkapitel 4 der ICAO existiert. Eine schlichte Fortschreibung der Liste unter Berücksichtigung des neuen Lärmkapitels ist nicht möglich, da es wegen des zugrunde liegenden Rechenmodells passieren könnte, dass auch Kapitel-4-Luftfahrzeuge nicht berücksichtigt werden könnten. Dies stünde aber im Widerspruch zu der EU-Richtlinie 2002/30/EG über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen der Gemeinschaft (diskriminierungsfreier Umgang mit Kapitel-4-Luftfahrzeugen), ebenso mit der Entschließung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zum „Balanced Approach“, die letzten Endes zur Schaffung der genannten Richtlinie geführt hat. Damit darf innerhalb des Lärmkapitels 4 zum Zwecke der Beschränkung von Flugbewegungen nicht differenziert werden. Vor diesem Hintergrund kann eine Anpassung der herkömmlichen Bonusliste nur auf der weiteren Einschränkung von Kapitel-3-Lärmgrenzwerten basieren, welche unterhalb der Lärmgrenzwerte des Kapitels 4 liegen müssen.

Im Auftrag des BMVBS wurden die Auswirkungen einer Aktualisierung der Liste durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) untersucht und eigene Prüfungen angestellt. Die hieraus ableitbaren Tendenzen lassen erkennen, dass eine Anpassung des Lärmgrenzwertes auf das Kapitel 3 minus 8 EPNdB (Effective Perceived Noise dB) eine denkbare Option ist.

In der 74. UMK wurde u.a. gefordert, dass die Bonusliste auf Grund der umfänglichen Erkenntnisse zu aktualisieren und die Neufassung noch im Jahr 2010 zu veröffentlichen sei, soweit dies im Rahmen des europäischen Rechts möglich ist.

Unabhängig von diesen Überlegungen ist bei der Neufassung der Bonusliste zu beachten, dass die KOM plant, die Richtlinie 2002/30/EG über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen der Gemeinschaft erneut aufzugreifen. Hierbei sollen u.a. neue „Lärmgrenzwerte“ für bestimmte Fälle (bestimmte Triebwerkstypen; besondere geographische Gegebenheit) geprüft und gfls. festgelegt werden.

Vor diesem Hintergrund ist beabsichtigt, die Aktualisierung der Bonusliste zurückzustellen, um in der Folge die dortigen Ergebnisse berücksichtigen zu können.