

## **Bericht**

### **des Arbeitskreises Luftverkehr**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter  
der Länder (GKVS) am 9./10. März 2016 in Berlin  
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 14./15. April 2016 in Heringsdorf

#### **TOP 7.4 Bonusliste leise Flugzeuge**

Im Rahmen der o.g. Sitzung der UMK ist der nachfolgende, auf eine Novellierung der sog. „Bonusliste“ des Bundesverkehrsministeriums gerichtete Beschluss gefasst worden:

*„1. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder sind der Auffassung, dass die aktuell angewandte Bonusliste des BMVI (Stand 2003) nicht mehr annähernd dem Stand der Technik entspricht.*

*2. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bekräftigen ihre Forderungen aus der 68. und 74. Umweltministerkonferenz an den Bund, die sog. „Bonusliste für startende und landende Flugzeuge“ zu novellieren. Hierbei sollte u.a. die Übernahme der „ACI-Liste (Airport Council International)“ anstelle der Bonusliste geprüft werden.*

*3. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten das Bundesumweltministerium, diesen Beschluss dem Bundesverkehrsministerium mit der Bitte um Unterstützung zuzuleiten und die Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums der Umweltministerkonferenz zu übermitteln.*

*4. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten ihre Vorsitzende, diesen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz mit der Bitte um Unterstützung zuzuleiten.“*

#### **Bewertung:**

Die Bonusliste wurde im Jahr 1994 durch das Bundesverkehrsministerium erstellt und letztmalig im Jahr 2003 angepasst.

Die Diskussion um eine Novellierung der Bonusliste ist nicht neu und wurde bereits mehrfach durch die UMK angestoßen. Auch die VMK hat sich bereits mit Beschluss aus Oktober 2010 für eine Aktualisierung der Liste durch den Bund ausgesprochen.

In Nordrhein-Westfalen ist der Nachtflugverkehr an den drei großen Flughäfen (Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück) auf Bonuslistenflugzeuge beschränkt. Eine Änderung bzw. strengere Kriterien könnten insofern direkten Einfluss auf den zulässigen Flugbetrieb haben. Der Wunsch nach einer Überarbeitung der Bonusliste ist mit der Erwartung verbunden, dass bei einer Aktualisierung durch das BMVI auch Luftfahrzeuge aus der Liste zu streichen sind und die Bonusliste bei ihrer Verwendung in Nachtflugbeschränkungen entsprechende lärmmindernde Wirkung entfaltet.

Bei einer Überarbeitung ist zu berücksichtigen, dass die Bonusliste sich ausschließlich mit der Differenzierung von Flugzeugen innerhalb des ICAO-**Lärmkapitels 3** beschäftigt und die seit dem **01.01.2006 neu** zugelassenen, nach **Kapitel 4 zertifizierten** Flugzeugmuster nicht unmittelbar betrifft. Die Kapitel 4-Zulassungsgrenzwerte unterschreiten die des Kapitels 3 summarisch-kumulativ, d.h. in der Summe über alle Zertifizierungspunkte, um 10 Dezibel.

Zahlreiche neuere Flugzeugmuster erfüllen durchweg die Anforderungen für eine Zulassung nach Kapitel 4, obwohl sie derzeit noch nach Kapitel 3 zugelassen sind.

Problematisch erscheint nach Aussage des BMVI eine schlichte Fortschreibung der Liste unter Berücksichtigung des neuen Lärmkapitels 4, da es wegen des zugrundeliegenden Rechenmodells passieren könnte, dass auch Kapitel 4-Lärmwerte einhaltende Luftfahrzeuge nicht mehr in der Bonusliste enthalten wären.

Hierzu ist festzustellen, dass tatsächlich eine Differenzierung von Luftfahrzeugen innerhalb der **Kapitel 4-Zulassungsgrenzwerte**, in der geltenden EU-Richtlinie 2002/30/EG, die mit dem §§ 48a bis 48 f LuftVZO in deutsches Recht umgesetzt worden ist, **nicht vorgesehen ist**.

In der Richtlinie heißt es dazu unter Ziffer (4): *„Der in Kapitel 4 angegebene Höchstwert wurde für die Zulassung von Luftfahrzeugen und nicht als Grundlage für Betriebsbeschränkungen festgelegt.“*

Hier bestünde in der Tat ein Widerspruch zu der noch bis zum 13. Juni 2016 geltenden EU-Richtlinie 2002/30/EG über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen der Gemeinschaft, nach der **innerhalb des Lärmkapitels 4** zum Zwecke der Beschränkung von Flugbewegungen gerade **nicht** differenziert werden darf.

Eine Anpassung der herkömmlichen Bonusliste könnte daher nur auf einer weiteren Einschränkung von **Kapitel 3-Lärmgrenzwerten** basieren, welche unterhalb der Lärmgrenzwerte des Kapitels 4 liegen müssten.

Das BMVI steht einer Überarbeitung der Bonusliste abwartend gegenüber und will prüfen, ob und ggf. wie sich die am 12. Juni 2014 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichte „Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April

2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG“, die am 13. Juni 2016 in Kraft tritt auf eine Überprüfung auswirkt. (Diese Verordnung ersetzt mit Wirkung vom 13. Juni 2016 die o.g. Richtlinie 2002/30/EG.)

Inwieweit die im Beschluss der UMK aufgegriffene Übernahme der sog. „**ACI Liste**“ (Airport Council International) anstelle der Bonusliste zielführend ist, kann vor dem Hintergrund der hiermit verknüpften, komplexen technischen Fragestellungen nicht eingehend beurteilt werden. Die entsprechende Fragestellung ist durch den sog. „*Arbeitsausschuss technische Lärminderungsmaßnahmen*“ der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn thematisiert worden. Der sich aus dem Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Köln/Bonn und Vertretern des Flughafens, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, der Deutschen Flugsicherung GmbH und Vertretern diverser Airlines zusammensetzende Ausschuss ist hierbei zu folgender kritischer Einschätzung gelangt:

- Die Zielsetzung von Bonus- und ACI-Liste seien durchaus ähnlich;
- Die ACI-Liste erweise sich teilweise als realitätsfern / nicht nachvollziehbar, da gleiche Flugzeugmuster mit unterschiedlicher Triebwerksausrüstung zu unterschiedlichen ACI Noise Rating Index Einstufungen führten, obwohl an Lärmmessstellen im Realflugbetrieb keine Unterschiede messbar seien;
- Die ACI-Liste erscheine teilweise fehlerhaft / unvollständig (z.B. fehlende Luftfahrzeugmuster);
- Die ACI-Liste sei äußerst komplex (z.B. Triebwerksvarianten) und könne dazu führen, dass darauf basierende Entgeltordnungen nicht mehr transparent erschienen.

**Votum:**

Vor dem Hintergrund des durch die VMK bereits im Oktober 2010 festgestellten Aktualisierungsbedarfs betreffend die Bonusliste sowie der hinsichtlich einer möglichen Übernahme der ACI-Liste beschränkten Forderung nach einer bloßen Prüfung durch den Bund, erscheint eine Unterstützung des Beschlusses der UMK durch die VMK vertretbar.