



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

# Der einheitliche europäische Luftraum

***"Wir müssen gemeinsam die verbleibenden Hürden aus Eigeninteressen und Engstirnigkeit einreißen, die den Erfolg dieses wichtigen Projekts der europäischen Integration massiv behindern."***

Jacek Krawczyk, EWSA-Vizepräsident und Berichterstatter zum "Einheitlichen europäischen Luftraum II+"

## Einleitung

Im Jahr 2000 stellte die Europäische Kommission ihren Plan zur Schaffung eines "Einheitlichen europäischen Luftraums" (SES) vor: ein einheitlicher Raum für den Luftverkehr, der die gesamte EU abdeckt. 2004 legte sie ein Maßnahmenpaket vor, das eine breite Themenpalette von Fluggast-sicherheit über Kosteneffizienz und Umweltschutz bis hin zu technischen Normen und Verkehrsflusssteuerung umfasste.

Ziel war die Modernisierung des Luftverkehrs, wo sich seit den 1960er Jahren nichts geändert hatte, um die Vorteile der technologischen Fortschritte zu nutzen und Europa in die Lage zu versetzen, der steigenden Nachfrage gerecht zu werden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat die Initiative "Einheitlicher europäischer Luftraum" aktiv unterstützt, 2002, 2009 und 2011 einschlägige Stellungnahmen verabschiedet und einen zunehmenden Einfluss auf die EU-Beschlussfassung genommen.

## Warum Handlungsbedarf besteht

Der Luftverkehr ist ein entscheidender Faktor der europäischen Wirtschaft. Die Luftfahrtindustrie steckt jedoch in einer Krise: Die aktuellen Wirtschaftsbedingungen haben Fusionen von Luftfahrtunternehmen, Pleiten und den Verlust von Arbeitsplätzen zur Folge. Zusätzlich zu dieser schwierigen Gesamtlage müssen Luftfahrtunternehmen in den letzten Jahren auch steigende Gebühren an Flughäfen und Dienstleistungsunternehmen bezahlen.

Gleichzeitig wird das Flugverkehrsmanagement (ATM) argwöhnisch von einem Netz nationaler Kontrollbehörden gehütet; insgesamt gibt es 37 verschiedene Flugsicherungsorganisationen (ANSP) in Europa, die 57 000 Menschen beschäftigen. Einige dieser Organisationen sind fünfmal teurer als andere.

Reisende kennen Verspätungen und Flugausfälle aufgrund der Luftraumüberlastung nur zu gut. Laut Einschätzung der EU belaufen sich die jährlichen durch die Fragmentierung des europäischen Luftraums verursachten Kosten auf 4 Mrd. EUR. Darin eingerechnet ist eine Gesamtverspätung von 19,4 Mio. Minuten; außerdem verlängerte sich jeder Flug dadurch um

durchschnittlich 49 km gegenüber der direkten Flugstrecke, wodurch Millionen von Tonnen unnötige CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgestoßen werden. Laut aktuellen Schätzungen wird sich das Luftverkehrsaufkommen bis 2020 verdoppeln, und die Fluglotsen werden bis zu 50 000 Flüge täglich bewältigen müssen.

## Die Politik der Europäischen Union

Im Mittelpunkt des ersten Maßnahmenpakets "Einheitlicher europäischer Luftraum" (SES) stand die effizientere Nutzung des europäischen Luftraums auf der Grundlage von Verkehrsflusserfordernissen anstelle nationaler Grenzen. Allerdings wurden wichtige Reformziele nicht erreicht. Um rascher Fortschritte zu erzielen, legte die Europäische Kommission 2009 das zweite Maßnahmenpaket "SES II" vor, in dem der Schwerpunkt auf Umwelt, Sicherheit und Leistung lag. In ihrem 2011 veröffentlichten Bericht "Zeit zu handeln" hielt die Europäische Kommission fest, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen nach wie vor nicht ausreichend nachkommen.

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas wird voraussichtlich im Sommer 2013 einen neuen Vorschlag "Einheitlicher europäischer Luftraum II+" vorlegen; er hat den Mitgliedstaaten mit rechtlichen Maßnahmen gedroht, sollten sie die bestehenden Rechtsvorschriften nicht umsetzen. Der EWSA hat diese schärfere Gangart begrüßt.

***"Die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) ist integraler Bestandteil des Prozesses zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und des Wachstums der EU-Wirtschaft durch eine stärkere Konsolidierung des europäischen Binnenmarkts. Ziel ist es, den Unionsbürgern bessere, wirksamere und verlässlichere Bedingungen für ihre Flugreisen zu bieten."***

EWSA-Stellungnahme zum Thema  
"Einheitlicher europäischer Luftraum II+"

## Der Standpunkt des EWSA

Der EWSA begrüßt diesen neuen Impuls für die SES-Initiative und hat eine neue Stellungnahme erarbeitet, die in die Vorschläge für das Maßnahmenpaket "SES II+" einfließen wird. "Unsere Anliegen haben sich kaum geändert. Es wird nach wie vor nicht genug getan, damit die Unionsbürger auf ihren Reisen in den Genuss der Vorteile einer effizienteren Koordinierung zwischen den verschiedenen Luftverkehrsakteuren kommen", betont EWSA-Vizepräsident Jacek Krawczyk, der als Berichterstatter für alle drei Ausschusstellungen verantwortlich zeichnete. "Wir können Verspätungen und die Luftraumüberlastung am Himmel über Europa nicht einfach als alltägliche Realität hinnehmen".

Der EWSA hat sämtliche Interessenträger in der Luftfahrt in einer Reihe von hochrangigen Veranstaltungen konsultiert, u.a. in einer öffentlichen Anhörung zu "SES II+" im Januar 2013 und auf einer Konferenz zur Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums über die EU-Grenzen hinaus im Rahmen des polnischen EU-Ratsvorsitzes 2011.

Der EWSA fordert die Europäische Kommission auf:

- Top-Down-Maßnahmen für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums zu ergreifen;
- Sanktionen bei Nichteinhaltung einzuführen;
- ATM-Nebendienste für den Wettbewerb zu öffnen;
- die Luftraumnutzer anzuhören und sie einzubeziehen;
- Ziele festzulegen, die sowohl auf die Dienstqualität als auch die Verbesserung der Effizienz abheben.

Der EWSA fordert, dass die EU selbst eine starke Führungsrolle übernimmt und die Mitgliedstaaten sich stärker engagieren. So war als Frist für die Einrichtung grenzübergreifender funktionaler Luftraumblöcke Dezember 2012 vorgesehen, doch sind bislang nur zwei funktionale Luftraumblöcke betriebsbereit. Der einheitliche europäische Luftraum sollte über die EU hinaus auf Nachbarländer ausgeweitet werden: die zwischenstaatliche Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) umfasst 39 Länder. Die Europäische Kommission sollte die operative Rolle von Eurocontrol bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums besser nutzen. Der EWSA betont außerdem, dass die Unabhängigkeit des Leistungsüberprüfungsgremiums der EU gewahrt werden muss.

In einem einheitlichen europäischen Luftraum würden laut EWSA alle Probleme, denen die Luftverkehrsbranche in der EU derzeit gegenübersteht, u.a. Zuteilung von Zeitnischen, Treibstoffkosten und Beschäftigung, angegangen werden. Die Sozialpartner – Gewerkschaften und Arbeitgeber – müssen eng in Themen wie Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten, offenes Ereignismeldung, Gewährleistung der Fluggastsicherheit sowie

in die Diskussionen über die Frage eingebunden werden, wie Arbeitsplätze in der EU-Luftfahrtindustrie im weiteren Sinne gesichert werden können. Kosteneinsparungen sollten nicht nur zu Lasten der Arbeitnehmer gehen. "Ein wirksamer und kontinuierlicher sozialer Dialog ist für den Umstellungsprozess unabdingbar", so der EWSA in seiner Stellungnahme. Dieser Dialog sollte daher nicht nur den reinen Luftverkehrsmanagement-Sektor betreffen, sondern für weitere Sozialpartner über die Flugsicherungsdienste hinaus geöffnet werden. Außerdem sollten darin auch die sozialen Auswirkungen für die Arbeitnehmer in der Flugsicherung und die Frage, wie Arbeitsplätze in der EU-Luftfahrt insgesamt gesichert werden können, behandelt werden.

## Scheitern verboten

Der EWSA setzt sich aktiv für die Fluggastrechte ein. Eine bessere Leistung der Luftfahrtunternehmen sollte Vorteile wie kürzere Flugzeiten und größere Pünktlichkeit bringen. Der EWSA fordert auch eine höhere Qualität und Wirksamkeit der ATM-Nebendienste beispielsweise in den Bereichen Flugwetter sowie Kommunikation, Navigation und Überwachung (CNS); diese Dienste müssen für den Wettbewerb und das freie Spiel der Marktkräfte geöffnet werden.

Das Forschungsprogramm zum Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) ist die technologische Komponente des einheitlichen europäischen Luftraums zum Aufbau des künftigen europäischen Flugverkehrsmanagementsystems. Langfristig könnte diese Initiative eine Steigerung des BIP um 419 Mio. EUR und die Schaffung von rund 320 000 Arbeitsplätzen bewirken. Da mit SESAR viele komplexe Herausforderungen bewältigt werden sollen, sind beträchtliche Investitionen und ein solides Governance-Modell erforderlich, wobei die Hersteller nicht in die SESAR-Durchführung eingebunden sein sollten, um Interessenkonflikte zu vermeiden.

Nach Ansicht des EWSA ist ein einheitlicher Luftraum für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes unabdingbar. "Es ist nicht hinnehmbar, dass eine der größten Unternehmungen in Europa immer noch fragmentiert ist", betont Jacek Krawczyk.

Wird diese Fragmentierung nicht aufgehoben, besteht eine echte Gefahr, dass globale Konkurrenten den Markt und somit die Kontrolle über den europäischen Luftraum erobern, wobei noch mehr Arbeitsplätze verloren gehen würden. "Die europäische Luftfahrt insgesamt steht auf dem Spiel", so die Warnung des EWSA-Vizepräsidenten. "Der einheitliche europäische Luftraum ist die einzige Möglichkeit, um die Zukunft dieser Branche zu sichern. Diese Initiative ist zu wichtig, um scheitern zu dürfen".

### Weitere Informationen:

- **EWSA:** [www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.search&q=single+european+sky](http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.search&q=single+european+sky)  
[www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-single-eu-sky-ii](http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-single-eu-sky-ii)
- **Europäische Kommission – Einheitlicher europäischer Luftraum:** [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single\\_european\\_sky](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky)
- **Eurocontrol:** [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)
- **Gemeinsames Unternehmen SESAR:** [www.sesarju.eu](http://www.sesarju.eu)