



#barig.aerogram 2018-11-09

–BARIG fordert sofortige Anstrengungen für einen europäischen Luftraum ohne Grenzen

Die Beteiligten sind sich einig: Für mehr Kapazität im Luftraum muss der einheitliche europäische Luftraum (Single European Sky, kurz SES genannt) verwirklicht werden. In diesem Sinne verweist Michael Hoppe, Generalsekretär des Boards of Airline Representatives in Germany (BARIG), auf die bereits in den 1990er Jahren eingeleiteten Harmonisierungsversuche und die EU-Verordnungen aus dem Jahr 2004 mit den ersten rechtlichen Grundlagen für den SES. Begonnene Projekte wie die „Funktionalen Luftraumblöcke“ („Functional Airspace Blocks“, FAB; in Europa FABEC), die die nationalen Luftraumbereiche ablösen sollen, und die „Single European Sky ATM Research“-Programme (SESAR), eine Initiative von Europäischer Kommission und EUROCONTROL zur Harmonisierung und Integration der europäischen Flugverkehrsmanagement-Dienste, müssen konsequent weiter vorangetrieben werden. Der bisher nur schleppende Fortschritt sei nicht weiter hinnehmbar, so Hoppe und verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Abschlusserklärung des Luftfahrtgipfels in Hamburg vom 5. Oktober 2018.

Mit SES neue Kapazitäten schaffen

- Die Schaffung eines SES, der sich an optimalen Flugverläufen orientiert, optimiert die Flugabläufe und verbessert die Effizienz.
- SES ermöglicht eine wesentlich bessere Nutzung des Luftraums und schafft damit eine dreimal höhere Kapazität als im Jahre 2000.
- Da im SES direktere und damit kürzere Streckenverläufe geflogen werden können, sinken der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen wie auch die Lärmbelastung pro Flugstrecke.
- Ein vereinheitlichtes und länderübergreifendes Flugmanagement sorgt für mehr Effizienz und insgesamt geringere Kosten. Eine einheitliche Zertifizierung der Flugsicherung macht zudem einen flexiblen Personaleinsatz leichter möglich.

Problematik

- Die Integration einzelner Aufgaben scheiterte bislang an nationalen Egoismen und nationalen Vorschriften.
- Einige europäische Mitgliedstaaten sperren sich dagegen, dass ihr nationaler Luftraum von einem FAB abgelöst werden soll. Der Luftraumblock über Deutschland, Frankreich, Schweiz und den BENELUX-Staaten ist zwar seit Juni 2013 in Kraft, doch müssen sich die nationalen Flugsicherungen stärker miteinander abstimmen.
- Bislang werden die einzelnen nationalen Lufträume von einer jeweils eigenen, nationalen Flugsicherung koordiniert und überwacht. Das führt zu

unterschiedlichen technischen Systemen in der Flugsicherung, die das europäische Flugverkehrsmanagement ineffizient und teuer machen.

- Da momentan die Kapazitätsgrenze am europäischen Himmel ganz offensichtlich erreicht ist, verschärfen zusätzliche Faktoren wie unwirtliche Wetterlagen, Streiks und Personalengpässe die Situation.

Verbände und Flugsicherung kooperieren

- Wie ein Vertreter der Deutschen Flugsicherung (DFS) bereits auf der jüngsten [BARIG-Vollversammlung](#) erläuterte, arbeitet die DFS mit Hochdruck daran, durch die Verlagerung von Flügen auf andere Flughöhen eine Optimierung der Luftraumkapazität über Deutschland zu erreichen. Wo erforderlich und möglich, setze die DFS zudem mehr Personal ein.
- Lösungen zur Anpassung, Entzerrung und Optimierung von Verkehrsströmen für eine direktere Flugführung im FABEC werden bereits von den nationalen Flugsicherungen entwickelt.
- Aber: Die EU-weite Harmonisierung muss schnell vorangetrieben werden, um das bis 2024 prognostizierte, um durchschnittlich zwei Prozent wachsende Luftfahrtaufkommen zu managen.
- BARIG, der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), DFS und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wollen hier zukunftsorientiert zusammenarbeiten.

Politik muss ebenfalls handeln

- Die deutsche Politik muss ihre Initiativen auf europäischer Ebene, also gegenüber der EU-Kommission und dem EU-Parlament, zusätzlich forcieren und intensivieren, um die zersplitterte Organisation der Flugsicherung in Europa und die unterschiedlich gehandhabte zivil-militärische Integration zu überwinden.
- EU-Planungen wurden vom tatsächlichen Luftverkehrsaufkommen überrollt, sodass Zielvorgaben und Personalplanungen dringend neu justiert werden müssen.
- Das Projekt SES muss mit größerem Ehrgeiz in den einzelnen Staaten und mit mehr Nachdruck in Richtung der EU vorangetrieben und effizienter umgesetzt werden.

BARIG Generalsekretär Michael Hoppe: „Angesichts steigender Passagierzahlen und Flüge in und über Europa muss das Luftverkehrssystem dringend weiterentwickelt werden. Es gilt, ganzheitliche Konzepte mit Weitsicht zu entwickeln und nationale Grenzen im Luftraum für dessen bessere Ausnutzung und mehr Sicherheit zu überwinden. Airlines und Verbände stehen mit ihrer breitgefächerten Expertise für die konstruktive Zusammenarbeit mit Behörden, Institutionen und den Systempartnern zur Verfügung.“

BARIG (www.barig.aero)

Das Board of Airline Representatives in Germany e.V. (BARIG) ist die gemeinsame Interessenvertretung der nationalen und internationalen in Deutschland aktiven Fluggesellschaften. Mit über 100 Mitglied-Airlines ist das deutsche BAR die größte Organisation dieser Art weltweit.