

# FACT SHEET

## SINGLE EUROPEAN SKY

### ■ Das europäische Projekt „SES“

28 000 Flüge am Tag bringen Europas Flughäfen und das Flugverkehrsmanagement (ATM) an ihre Grenzen. Die Fragmentierung des Luftraumes verhindert eine optimale Nutzung der Kapazität und verursacht damit finanzielle und umweltbezogene Belastungen. Abhilfe soll das Projekt Single European Sky (SES) schaffen. Die Umsetzung von SES beinhaltet zwei wesentliche Eckpunkte: Zum einen verbindliche Leistungsziele für Air Navigation Service Provider, zum anderen die Bildung von grenzüberschreitenden Luftraumblöcken. Die Luftraumblöcke wurden Ende 2012 etabliert und sollen eine direktere Routenführung ermöglichen. Der Flugverkehr soll dadurch effizienter und umweltfreundlicher werden.

### ■ Die Ausgangslage

Der Großteil des Luftverkehrs in der EU ist grenzüberschreitend (ca. 80%). Der Luftraum über Europa ist - historisch bedingt - derzeit (Ende 2014) in 679 Flugsicherungssektoren aufgeteilt, die von 38 Flugsicherungsorganisationen (ATM) mit jeweils unterschiedlichen Betriebssystemen und Verfahrensabläufen in 65 Bezirkskontrollstellen überwacht werden. Laut der cepStudie aus dem Jahr 2011 verursacht diese Fragmentierung Kosten, die vermieden werden können:

- **Höhere Flugkosten durch „Zick-Zack-Flüge“:** Viele Luftraumabschnitte sind militärische Sperrgebiete und müssen umflogen werden. Teilweise wurden Flugstrecken nur innerstaatlich optimiert.
- **Höhere Flugsicherungskosten:** Die Bezirkskontroll-

stellen sind wegen unterschiedlich großer Verantwortungsbereiche unterschiedlich ausgelastet. Durch den Einsatz verschiedenster Systeme wird der Koordinierungsaufwand höher.

- **Qualität der Flugsicherung:** Wenn sich die Qualität der CNS-Dienste (Kommunikation, Navigation, Überwachung) in den Mitgliedsstaaten unterscheidet, werden vorhandene Kapazitäten der Luftstraßen eingeschränkt, da z.B. ein größerer Abstand zwischen den Flugzeugen eingehalten werden muss.

- **Ausbildung der Fluglotsen:** Fluglotsen sind nur für ein bestimmtes Betriebssystem ausgebildet und können mit anderen Systemen nicht ohne Einschulung arbeiten. Personalengpässe können dadurch teuer werden oder gar das Befliegen einzelner Sektoren unmöglich machen.

Europaweit könnten laut EU-Kommission durch eine Defragmentierung des Luftraums und optimierter Planung der Luftstraßen 5 Mrd. Euro pro Jahr eingespart werden.

### ■ Vergleich mit USA

In den Vereinigten Staaten entstehen laut EU-Kommission in einem Luftraum gleicher Größe, in dem aber mehr Verkehr abgewickelt wird, nur etwa halb so hohe Kosten wie in Europa. Bei diesem Vergleich dürfen allerdings nicht die Rahmenbedingungen vergessen werden: Die Sozialstandards in den USA unterscheiden sich definitiv von den europäischen, die Kosten der europäischen und amerikanischen Flugsicherung schwanken je nach dem aktuellen Wechselkurs und in den USA gibt es auch viele weitläufigere Gebiete bei denen sich die Komplexität des Verkehrsflusses im Gegensatz zum engmaschigen Netz in Europa in Grenzen hält.

## ■ SES - Konzept

Ziel des SES ist es, einen gemeinsamen europäischen Luftraum unabhängig von Staatsgrenzen zu schaffen, der sich ausschließlich an betrieblichen Anforderungen orientiert und so zu einem sicheren, effizienten und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs beiträgt. Mit der Annahme der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum im Jahr 2004 wurde das Flugverkehrsmanagement in die gemeinsame europäische Verkehrspolitik einbezogen. Das BMVIT vertritt Österreich im SES Committee, dem höchsten Gremium von SES. Zu den wichtigsten Verbesserungen seit 2004 zählen die verbindliche Zertifizierung für Flugsicherungsdienste zwecks Qualitätssicherung (In Österreich ist Austro Control seit 2006 SES zertifiziert) sowie neue Kompetenzstandards für Fluglotsen. Neue Rechnungslegungsstandards bzw. eine neue Gebührenordnung tragen ebenfalls zur Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz bei. Kernstück des SES ist die Bildung von neun grenzübergreifenden Luftraumblöcken „Functional Airspace Blocks“ (FAB), in

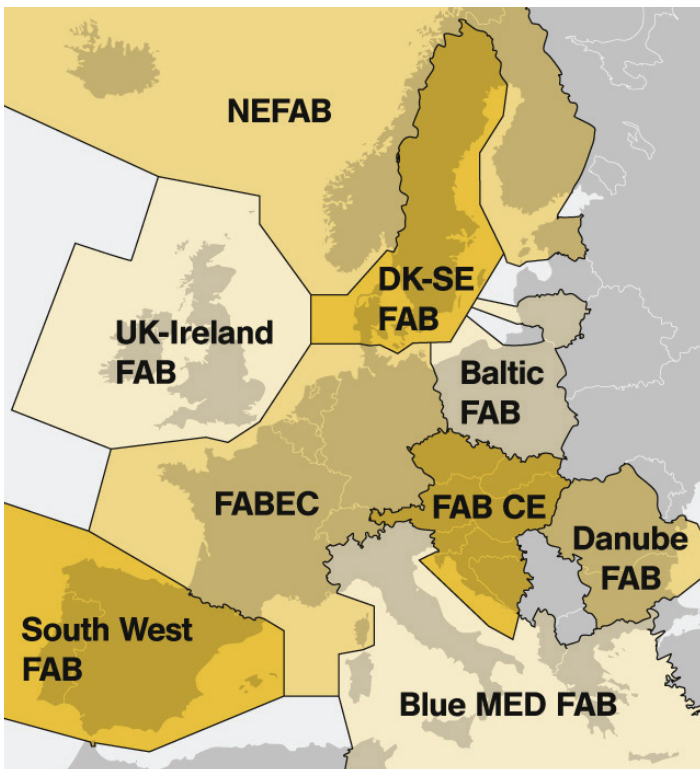


Abbildung 1: Grenzübergreifende Luftraumblöcke (Grafik: Lufthansa)

denen sich die Festlegung von Luftverkehrsstraßen und die Bereitstellung von Diensten nicht an Staatsgrenzen,

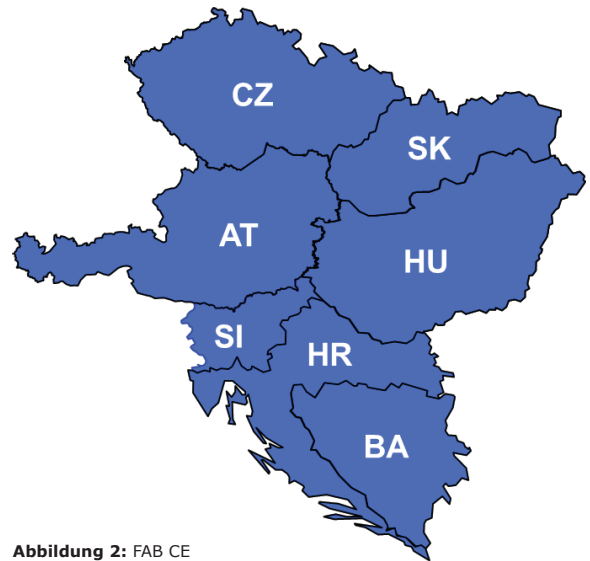


Abbildung 2: FAB CE

Erwartete Einsparungen durch FAB CE bis 2019	
Eingesparte Distanz	15 Mio. Kilometer
Eingespartes CO <sub>2</sub>	172.000 Tonnen
Ersparnis für Airlines	77 Mio. Euro

sondern an realen Verkehrsflüssen orientiert. Österreich ist gemeinsam mit den Staaten Kroatien, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Slowenien und Bosnien-Herzegovina Teil des FAB CE (Functional Airspace Block Central Europe) und somit direkt an der Umsetzung des SES beteiligt. Die FABs wurden mit Ende 2012 etabliert und werden derzeit durch die Europäische Kommission evaluiert.

## ■ Militärsperregebiete

Im Rahmen von SES wird der sogenannte „Flexible Use of Airspace“ (FUA) angestrebt. Das bedeutet, dass militärische Sperrgebiete – sollten sie gerade nicht für Übungen oder sonstige militärische Zwecke benötigt werden, auch vom zivilen Flugverkehr verwendet werden können. Dieses Prinzip kommt in Österreich seit vielen Jahren zur Anwendung und hat sich bestens bewährt. In vielen europäischen Staaten ist das derzeit nicht der Fall.

## ■ Aktuelle Situation

Die Reduzierung der Flugsicherungskosten verläuft planmäßig: 2012 betragen die europäischen Flugsicherungskosten 6,053 Mrd. € was unterhalb des Planwertes von 6,259 Mrd. € liegt. Auch die

Flugverspätungen konnten deutlich reduziert werden, mit 0,63 Minuten wurde der bisher niedrigste Wert erreicht. Bei den durchschnittlichen Flugsicherungsgebühren muss beachtet werden, dass der Flugverkehr in Europa - im Gegensatz zu damaligen Annahmen bei der Zielformulierung - derzeit stagniert. Ohne stark wachsenden Fluverkehr können die Einheitskosten im vorgegebenen Zeitraum nicht halbiert werden. Auch die geforderte Verdreifachung der Luftraumkapazität scheint unter dieser Rahmenbedingung nicht notwendig zu sein.

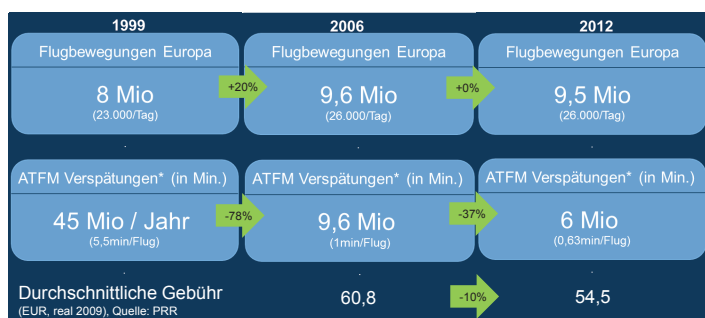


Abbildung 3: Flugbewegungen und Verspätungen in den letzten Jahren

## Situation in Österreich

Der österreichische Leistungsplan für die Referenzperiode 1 (2012 – 2014) steht im Einklang mit den europäischen Zielen. In puncto Kapazität wird Austro Control den vorgesehenen Zielwert von 0,23 Minuten Verspätung pro Flug punktgenau erreichen und damit deutlich besser als das gesamteuropäische Ziel von 0,5 Minuten pro Flug liegen. In puncto Kosteneffizienz wird Austro Control eine durchschnittliche Senkung der realen Gebührensrate um 2,6 % pro Jahr erreichen und damit besser als der europäische Schnitt liegen, der lediglich 2,2% beträgt. Die Evaluierung der Leistungspläne für die Referenzperiode 2 (2015 – 2019) ist derzeit im Laufen.

Austro Control optimiert den Luftraum im Einklang mit den Vorgaben von SES. 2014 wurden in enger Zusammenarbeit mit den Flugsicherungen der FAB CE Staaten sowie mit der deutschen Flugsicherung die

nächsten Schritte zur Vollimplementierung des „Free Route Airspace Wien“ umgesetzt. Durch direktere Routenführungen ermöglicht Austro Control den Airlines eine Verkürzung der Flugstrecken von insgesamt bis zu 7.500 km täglich und somit eine Reduktion der Flugzeit von rund 500 Minuten pro Tag. Das spart jeden Tag bis zu 28.200 kg Treibstoff und 89.000 kg CO<sub>2</sub>. „Free Route“ soll bis 2019 für den gesamten FAB CE Luftraum umgesetzt sein mit dem Ziel einer flächendeckenden Verfügbarkeit von grenzüberschreitenden begradigten Flugwegen zum Zweck der Kosten- und Schadstoffreduktion.

## SES 2+

Im Zuge der Weiterentwicklung von SES (SES 2+) hat die Europäische Kommission einen Verordnungsentwurf präsentiert, der einen größeren marktwirtschaftlichen Einfluss bei der Flugsicherung geben und die Ausrichtung auf die Kunden verstärken soll. Es ist derzeit nicht absehbar ob bzw. in welcher Form dieser Entwurf realisiert wird. Die Staaten reagierten auf diesen Vorschlag, der derzeit im Europäischen Parlament behandelt wird, zurückhaltend bis ablehnend.

## Fazit der GSV

In der Luftfahrt sind Rahmenbedingungen wie SES erforderlich, um in den kommenden Jahrzehnten eine effiziente, pünktliche und umweltfreundliche Abwicklung des Flugverkehrs zu ermöglichen. Die Systempartner wie Fluglinien, Flughäfen und Flugsicherung müssen die Zusammenarbeit verstärken und Abläufe optimieren. Österreich (als Teil von FAB CE) hat die politische Unterstützung der Gestaltung des FAB CE in der vom BMVIT formulierten Roadmap Luftfahrt 2020 als Ziel festgelegt. Die GSV unterstützt diesen Prozess, da die Umsetzung des SES jedenfalls als wesentlicher Meilenstein für eine erfolgreiche Zukunft der europäischen Luftfahrt zu sehen ist.