

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Errichtung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)“

KOM(2005) 602 endg. — 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

Der Rat beschloss am 4. Januar 2006, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 171 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 30. Mai 2006 an. Berichterstatter war Herr McDONOGH.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 428. Plenartagung am 5./6. Juli 2006 (Sitzung vom 6. Juli) mit 37 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 3 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Einführung

1.1 SESAR ist der technologische Teil einer Initiative zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums, die 2004 eingeleitet wurde, um die Flugsicherung neu zu organisieren. Es soll neue Kommunikations-, Kontroll- und computergestützte Technologien zwischen Boden und Luftfahrzeug einführen, die die Tätigkeit der Fluglotsen und Flugzeugführer optimieren. Während die Automatisierung mehr und mehr Einzugs in das Cockpit hält, kommunizieren Fluglotse und Flugzeugführer immer noch per Sprechfunk.

1.2 SESAR ist ein Flugverkehrsmanagementsystem der neuen Generation, das für die Bewältigung des Flugverkehrswachstums unerlässlich sein wird. SESAR wird die Sicherheit und Umwelleistung des Flugverkehrs deutlich steigern und sicherstellen, dass sich Europa weiterhin am weltweiten Luftverkehrsmarkt behauptet. Die Kommission wird dieses industriepolitische Großvorhaben gemeinsam mit EUROCONTROL und Industriepartnern entwickeln.

1.3 Europa wird die leistungsfähigste Flugsicherungsinfrastruktur der Welt haben. Durch die effizientere Bewältigung des Flugverkehrs wird SESAR einen geschätzten Netto-Kapitalwert von 20 Mrd. EUR zu heutigen Preisen haben. Der direkte und indirekte Auftragswert des Vorhabens wird auf 50 Mrd. EUR geschätzt. Im Zuge des Vorhabens werden nahezu 200.000 qualifizierte Arbeitsplätze entstehen.

1.4 Wachstumsprognosen zufolge wird das Luftverkehrsaufkommen in Europa bis zum Jahre 2025 erheblich ansteigen. Dieses Wachstum wird ohne die komplette Modernisierung der Flugsicherungsinfrastruktur, um die Flugstrecken zu optimieren und Engpässe auszuschalten, nicht machbar sein. SESAR wird außerdem auch die Sicherheit des Luftverkehrs steigern, die gegenwärtig aufgrund veraltender Technologien und fragmentierter Flugsicherung beeinträchtigt ist.

1.5 Die Europäische Kommission und EUROCONTROL finanzieren gemeinsam den Auftrag über 43 Mio. EUR (50,5 Mio. US-Dollar), der an ein Konsortium aus 30 Fluggesellschaften, Luftfahrtorganisationen und Luft- und Raumfahrtsherstellern vergeben wurde. Der Vertrag umfasst die Definitionsphase der Forschung zur Errichtung eines Flugverkehrsmanagementsystems (ATM) für einen gemeinsamen europäischen Luftraum, das früher die Bezeichnung SESAME trug und jetzt in SESAR umbenannt wurde. Die zweijährige Definitionsphase wird nicht nur die Konzipierung des künftigen Flugverkehrsmanagement-

systems, sondern auch den Zeitplan für dessen Einführung bis zum Jahr 2020 umfassen.

1.6 Die Gesamtkosten der Definitionsphase werden sich einschließlich des Vertrags über 43 Mio. EUR auf 60 Mio. EUR belaufen. Die Europäische Kommission und EUROCONTROL übernehmen jeweils die Hälfte der Kosten, wobei der Beitrag von EUROCONTROL Geld, Personalsachverstand und Forschungstätigkeit beinhaltet. Die Europäische Kommission hat erklärt, dass für die Entwicklungsphase Mittel in Höhe von ca. 300 Mio. EUR jährlich erforderlich sein werden, die von der Kommission, der Industrie im Allgemeinen und von EUROCONTROL bereitzustellen sind. 200 Mio. EUR jährlich werden bereits für die Forschung und Entwicklung des Flugverkehrsmanagementsystems bereitgestellt und werden SESAR zugeführt.

1.7 Die Definitionsphase wird vollständig von der Kommission und EUROCONTROL finanziert. Für die Entwicklungsphase soll die Industrie ein Drittel des Programms finanzieren, was im Laufe von sieben Jahren etwa 100 Mio. EUR jährlich ausmacht. Sowohl die Europäische Union als auch EUROCONTROL werden jährlich je 100 Mio. EUR beitragen.

1.8 Es ist noch nicht klar, wie die jährliche Finanzierung von 100 Mio. EUR unter der Industrie aufgeteilt wird. Der Beitrag der Industrie muss festgelegt werden, zuerst sind jedoch komplizierte Fragen wie etwa Rechte am geistigen Eigentum (IPR), Wettbewerbsklauseln u.a. zu klären.

1.9 Ein Hinweis auf den Betrag, den die Industrie zu SESAR beisteuern wird, ergibt sich jedoch aus der derzeitigen Höhe der FuE-Ausgaben im Rahmen des Flugverkehrsmanagements. Es handelt sich um 200 Mio. EUR jährlich, von denen etwa 75 Mio. EUR durch Anbieter von Flugsicherungsdienstleistungen (ANSP) bereitgestellt werden. Ein wesentlicher Teil davon, wenn nicht sogar der gesamte Betrag, wird in SESAR einfließen und nicht in fragmentierter Weise verwendet werden.

1.10 Die Projektpartner sind die Forschungs- und Entwicklungszentren für das Flugverkehrsmanagement (ATM R&D Centres), die „Military Domain“ von EUROCONTROL (EUR-AMID), die Luftfahrtbehörde des Vereinigten Königreiches (UK CAA), außereuropäische Industrieunternehmen (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins), Berufsverbände wie die Internationale Föderation der Fluglotsenverbände (IFATCA), der Europäische Pilotenverband (ECA) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF).

1.11 Folgende Gesellschaften sind in die Definitionsphase eingebunden:

NUTZER: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, Verband der europäischen Fluggesellschaften (AEA), Verband der Europäischen Regionalen Fluggesellschaften (ERAA), Internationaler Luftfrachtverband (IATA), Internationaler Flugzeughalter- und Pilotenverband (IAOPA).

ANBIETER VON FLUGSICHERUNGSDIENSTLEISTUNGEN (ANSP): die spanischen „Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea“ (AENA), Austrocontrol, DFS, das Direktorat für Flugnavigationsdienste in Frankreich (DSNA), das Italienische Unternehmen für Flugnavigationsdienste (ENAV), der schwedische Flughafenbetreiber „Luftfartsverket“ (LFV), der niederländische Flugsicherungsanbieter „Luchtverkeersleiding Nederland“ (LVNL), die britische Flugsicherung (NATS), NAV.

FLUGHÄFEN: Flughäfen von Paris, BAA, Fraport, Amsterdam, München, AENA, LFV.

INDUSTRIE: Airbus, BAE Systems, Europäische Luft- und Raumfahrtgesellschaft (EADS), Indra, Selex, Thales ATM, Thales Avionics, und Air Traffic Alliance.

2. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

2.1 Alle auf die Modernisierung der Flugsicherung in Europa gerichteten Initiativen sind als konstruktiver Schritt zu begrüßen.

2.2 Diese dürften zu effizienterer Flugstreckenführung, größerer Treibstoffersparnis und geringeren Flugzeiten für die Reisenden führen.

2.3 Die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FAB) dürfte eine optimale Luftraumnutzung bei gleichzeitiger Respektierung regionaler Übereinkommen sowie die Berücksichtigung der Lebensbedingungen und Interessen der unter den Luftraumblöcken gelegenen örtlichen Gemeinschaften (Städte und Dörfer) ermöglichen.

2.4 Durch Vermeidung von Doppelarbeit bei Forschung und Entwicklung dürfte das Vorhaben SESAR nicht zu einer Steigerung des Gesamtbeitrags der Luftraumnutzer zu Forschungs- und Entwicklungsarbeiten führen.

2.5 Nach dem Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu EUROCONTROL haben die Kommission und EUROCONTROL eine Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie bei

Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Bereich des Flugverkehrsmanagements geschlossen. Dadurch dürften sowohl die Sicherheit als auch die Leistungsfähigkeit der Anbieter von Flugsicherungsdienstleistungen (ANSP) verbessert werden.

2.6 Das Gemeinsame Unternehmen muss nach einem integrierten Ansatz angelegt sein, bei dem in allen Fragen (technischen, betrieblichen, rechtlichen und institutionellen) gemeinsame Anstrengungen im Wege der öffentlich-privaten Partnerschaften unternommen werden, um einen nahtlosen Übergang von der Definitions- zur Umsetzungsphase sowie von der Forschung und Entwicklung zur Anwendung zu sichern.

2.7 Das Finanzierungs-konzept für das Gemeinsame Unternehmen sollten nach Abschluss der Definitionsphase überprüft werden. Alle Beteiligten müssen die Auswirkungen jeglicher zusätzlicher Kosten, die durch den privaten Sektor über ein System von Benutzungsgebühren zu finanzieren wären, in Betracht ziehen, da dies indirekte Auswirkungen auf die Reisenden haben könnte.

2.8 Die öffentlichen Mittel für die Umsetzungsphase des Vorhabens SESAR sollten durch Beiträge des Privatsektors ergänzt werden.

2.9 Wegen der Zahl der an dem Prozess zu beteiligenden Akteure, der erforderlichen finanziellen Mittel und des notwendigen technischen Fachwissens ist die Errichtung einer juristischen Person für die koordinierte Verwaltung der Mittel des Vorhabens SESAR während seiner Umsetzungsphase unabdingbar.

2.10 Die Zahl der in die Definitionsphase eingebunden Unternehmen ist begrenzt und für die gesamte europäische Luftfahrtindustrie nicht repräsentativ. Die Europäische Kommission sollte die Beteiligung in der Definitionsphase auf kleinere Unternehmen und insbesondere auf die neuen Mitgliedstaaten ausweiten.

2.11 SESAR ist Schritt für Schritt umzusetzen. Die letzte, sprich Umsetzungsphase sollte so schnell wie möglich abgewickelt werden. Zur Beschleunigung des Vorhabens und Verkürzung der Umsetzungsdauer sollte die Kommission klare Etappenziele festlegen.

2.12 Die europäischen Luftfahrtgebühren sollten aufgrund der höheren Effizienz, die SESAR mit sich bringt, gesenkt werden.

Brüssel, den 6. Juli 2006

Die Präsidentin
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Anne-Marie SIGMUND