

Dienstag, 23. Oktober 2012

2. fordert den Rat auf, auch im Hinblick auf weitere schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen in Russland eine kohärente und entschlossene Vorgehensweise zu verfolgen, die auf gut dokumentierte, übereinstimmende und unabhängige Quellen sowie überzeugende Beweise gestützt ist, und als letztes Mittel mit vergleichbaren restriktiven Maßnahmen gegen die Täter vorzugehen;
3. betont, dass die feste Zusage der russischen Behörden, grundlegende Werte zu respektieren, wie z. B. die Rechtsstaatlichkeit und die Achtung der Menschenrechte und Grundfreiheiten, nach wie vor die Grundvoraussetzung für die Beziehungen zwischen der EU und Russland und den Aufbau einer stabilen und verlässlichen Partnerschaft zwischen beiden Seiten ist;
4. beauftragt seinen Präsidenten, diese Empfehlung dem Rat und – zur Information – der Kommission, den Mitgliedstaaten, der russischen Staatsduma und der Regierung der Russischen Föderation zu übermitteln.

Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum

P7_TA(2012)0370

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 23. Oktober 2012 zur Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum (2012/2005(INI))

(2014/C 68 E/03)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und an den Rat über die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum: Zeit zu handeln (COM(2011)0731),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission zu Entscheidungsstrukturen und Anreizregelungen für die Errichtung von SESAR, dem Technologie-Pfeiler des einheitlichen europäischen Luftraums (COM(2011)0923),
 - in Kenntnis des Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
 - gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten (A7-0254/2012),
- A. in der Erwägung, dass bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums bereits viele positive Fortschritte erzielt wurden;
 - B. in der Erwägung, dass das Jahr 2012 für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums voraussichtlich von entscheidender Bedeutung sein wird;
 - C. in der Erwägung, dass die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums zu erheblichen Einsparungen im Wirtschafts-, Sicherheits- und Umweltbereich führen wird, da europaweit ein nachhaltiger Luftverkehrssektor und ein wirksameres Flugverkehrsmanagementsystem geschaffen wird;
 - D. in der Erwägung, dass der Flugverkehr stetig zunimmt, was zu Kapazitätsproblemen und mehr Verspätungen für Flugreisende führt, wovon auch die Wachstumspläne der Fluggesellschaften betroffen sind; in der Erwägung, dass der europäische Luftraum zu den verkehrsreichsten Lufträumen weltweit gehört, wobei mehr als 750 Millionen Fluggäste auf Flughäfen in der EU verzeichnet wurden und davon auszugehen ist, dass sich diese Zahl bis 2030 verdoppeln wird;
 - E. in der Erwägung, dass der Erfolg des einheitlichen europäischen Luftraums von einem integrierten Konzept abhängig ist, bei dem die Umsetzung in ihrer Gesamtheit nicht durch einzelne Mitgliedstaaten gefährdet wird;

Dienstag, 23. Oktober 2012

- F. in der Erwägung, dass die Einführung der funktionalen Luftraumblöcke bis zum 4. Dezember 2012 abgeschlossen sein muss, dass aber jüngsten Berichten zufolge die Lage bei weitem nicht der diesbezüglichen Regelung in den Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum entspricht;
- G. in der Erwägung, dass die Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 vier Monate nach dem Erhalt der Leistungspläne aus den Mitgliedstaaten jenen gegenüber, die den EU-weiten Zielen nicht entsprechen, Empfehlungen zur Annahme geänderter Leistungsziele äußern sollte;
- H. in der Erwägung, dass derzeit die für die Luftverkehrskontrolle zuständigen Flugsicherungsdienste die politische Fragmentierung des Kontinents widerspiegeln, was bedauerlicherweise zu Ineffizienz und Verkehrsüberlastung führt;
- I. in der Erwägung, dass es für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums erforderlich ist, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen die Ziele der EU im Bereich der Luftverkehrssicherheit erreicht werden können, um die geltenden Normen zu verbessern und ein vergleichbares und hohes Sicherheitsniveau für die Bürger sicherzustellen;
- J. in der Erwägung, dass andere Programme wie etwa Galileo und das globale Satellitennavigationssystem (GNSS) zügig vorankommen;
- K. in der Erwägung, dass baldmöglichst eine Einigung über die erforderliche Finanzierung und den Finanzrahmen erzielt werden sollte;

Zeitplan

1. ist sich über die Beschränkungen im Klaren, die hinsichtlich der Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum bestehen; ist jedoch der Auffassung, dass in erheblichem Umfang an die bereits erzielten Fortschritte angeknüpft werden muss, indem verbindliche Zeitpläne für die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums aufgestellt werden, aber auch wirtschaftlichen Erwägungen Rechnung getragen wird;
2. betont die Notwendigkeit, rasch zu handeln und bei der Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum, und insbesondere zum Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen, keine Zeit zu verlieren;
3. weist darauf hin, dass die kritische Phase der Errichtung in Sicht ist und einer rechtzeitigen, synchronisierten und abgestimmten Herangehensweise bedarf;
4. warnt davor, dass die Zunahme des Luftverkehrs dazu führt, dass die maximale Auslastung des europäischen Luftraums bald erreicht sein wird und dass man sich mit diesem Problem dringend befassen muss, um die hohe Qualität der den europäischen Bürgern angebotenen Luftverkehrsdienste zu gewährleisten und sicherzustellen, dass sich die Auswirkungen auf Umwelt und Klima nicht verstärken;
5. hebt die wichtige Rolle hervor, die die Flughäfen als Ein- und Ausgänge zum europäischen Netz spielen; fordert, dass sie bei der Entwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums in vollem Umfang berücksichtigt werden, und zwar auch die Regionalflughäfen, die ebenfalls dazu beitragen, das Netz zu entlasten und die Kapazitäten zu erhöhen;
6. macht darauf aufmerksam, dass es dringend geboten ist, die Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum erfolgreich umzusetzen, um eine stärkere Überlastung durch ständig größer werdende Verkehrsflüsse und veraltete Technologien zu vermeiden und eine größere Kohärenz der europäischen Bestimmungen im Bereich der Luftverkehrssicherheit zu gewährleisten;
7. merkt an, dass die Aufrechterhaltung des durchweg hohen europäischen Niveaus für die Sicherheit und die Betriebsbedingungen immer mehr zu einer Herausforderung wird; fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, die Rolle der hierfür zuständigen europäischen Einrichtungen eindeutig zu definieren, damit sichergestellt ist, dass verlässliche und transparente internationale Luftsicherheitsstandards beibehalten werden;

Dienstag, 23. Oktober 2012

8. erinnert an die Notwendigkeit, den europäischen Luftraum so effizient wie möglich zu gestalten, nicht nur im Hinblick auf wirtschaftliche Vorteile, sondern auch im Hinblick auf die Umweltvorteile, die Energieeinsparungen und den gesellschaftlichen Nutzen, von dem auch die Fluggäste profitieren;
9. betont, dass eine vollständige und zügige Einführung der „Single European Sky Air Traffic Management Research-Technologie“ (SESAR) der letzten Mitteilung der Kommission zu diesem Thema zufolge voraussichtlich für den Zeitraum von 2013-2030 in der EU -27 eine kumulative Wirkung auf das EU-BIP von 419 Mrd. EUR haben kann, direkt und indirekt zur Schaffung von 328 000 Arbeitsplätzen sowie zu einer Netto-Einsparung von etwa 50 Mio. Tonnen CO₂ Emissionen führen kann;
10. erinnert daran, dass nach Auffassung der Kommission die fristgemäße Einführung der SESAR-Technologie konkrete Vorteile für die Flugreisenden haben wird, nämlich eine Verkürzung der Flugzeiten um etwa 10 % (respektiv 9 Minuten), 50 % weniger Annullierungen und Verspätungen sowie möglicherweise geringere Flugpreise; betont jedoch, dass eine Verschiebung der Einführung von SESAR um 10 Jahre katastrophale Auswirkungen hätte, da es infolge einer geringeren kumulativen Wirkung auf das EU-BIP zu einem Verlust von ungefähr 268 Milliarden EUR käme und ungefähr 190 000 weniger neue Arbeitsplätze entstünden und die CO₂-Einsparungen um 55 Millionen Tonnen geringer wären;
11. merkt an, dass andere Schlüsselländer und -regionen rasche Fortschritte im Bereich Forschung und Entwicklung innovativer Technologien erzielen, und bedauert daher, dass die EU möglicherweise ihre Führungsposition an andere internationale Akteure verlieren wird, wenn die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum nicht beschleunigt wird;
12. ist der Ansicht, dass ein korrektes Funktionieren des einheitlichen europäischen Luftraums nur sichergestellt werden kann, wenn die zahlreichen Umsetzungsfristen von allen Beteiligten genau eingehalten werden;
13. betont, dass Pilotprogramme durchgeführt wurden und dass diese zu positiven Ergebnissen geführt haben;
14. fordert die Kommission auf, dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments bis Dezember 2012 über die Fortschritte bei der Umsetzung des Leistungssystems in allen nationalen Strategieplänen Bericht zu erstatten;
15. fordert die Kommission auf, bis März 2013 an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr über die bei der Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum erzielten Fortschritte Bericht zu erstatten und dabei auch die Auswirkungen der Verzögerungen bei der Einführung der funktionalen Luftraumblöcke zu bewerten;

Beitrag der Politik

16. erinnert die Mitgliedstaaten daran, dass sie sich öffentlich verpflichtet haben, das Ziel eines einheitlichen europäischen Luftraums zu verwirklichen, da die einschlägigen Rechtsvorschriften von einer großen Mehrheit befürwortet wurden, und dringt darauf, dass die Mitgliedstaaten weiterhin Eigeninitiative zeigen und sich aktiv an der Umsetzung dieser Rechtsvorschriften beteiligen; fordert daher die Mitgliedstaaten auf, nationale Leistungspläne vorzulegen, die den Leistungszielen der EU entsprechen, und die von der Kommission vorgeschlagenen geänderten Leistungsziele zu verabschieden; fordert die Kommission auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, falls die Fristen für die Umsetzung dieser Rechtsvorschriften nicht eingehalten werden;
17. erinnert an die Ziele für die Luftfahrt, die sowohl im Weißbuch über die Verkehrspolitik als auch im Bericht der hochrangigen Gruppe für die Luftfahrtforschung „Flugbahn 2050 – Europas Vision für die Luftfahrt“ formuliert wurden;
18. besteht darauf, dass dieses Thema eine höhere Priorität erhält und dass für eine vollständige und zügige Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums eine aktive politische Unterstützung von Seiten der Mitgliedstaaten und aller Beteiligten dringend erforderlich ist;
19. betont, dass die erfolgreiche Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum sich positiv und förderlich auf den Wettbewerb innerhalb der EU und weltweit auswirken und zu mehr Wachstum und Arbeitsplätzen, insbesondere in der Luftfahrtbranche, führen wird;

Dienstag, 23. Oktober 2012

20. verleiht seinem Bedauern darüber Ausdruck, dass das Vorhaben des einheitlichen europäischen Luftraums in der Öffentlichkeit zu wenig bekannt ist und kaum auf Verständnis stößt, und fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Akteure auf, ihre Anstrengungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu steigern;

21. ist sich der Herausforderungen bewusst, mit denen das europäische Flugverkehrsmanagement konfrontiert ist, und erkennt die wesentliche Bedeutung an, die dem Faktor Mensch und einem effizienten sozialen Dialog bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums zukommt; erkennt die Notwendigkeit an, den Schwerpunkt weiterhin auf Verfahren zur offenen Berichterstattung zu legen; unterstreicht, dass die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums mit einer großen Nachfrage nach hochqualifizierten Arbeitsplätzen verbunden sein wird;

22. achtet vollkommen die Souveränität und die nationalen Befugnisse der Mitgliedstaaten bezüglich des Flugverkehrsmanagements in Verbindung mit Luftfahrtbetrieb und Schulung auf militärischer und sonstiger staatlicher Ebene; nimmt das Engagement der Mitgliedstaaten für die Gewährleistung einer völligen und gleichmäßigen Anwendung des Begriffs einer flexiblen Nutzung des Luftraumes⁽¹⁾ zur Kenntnis und anerkennt die Notwendigkeit, ihre diesbezüglichen Bemühungen zu unterstützen; betont die Tatsache, dass die staatliche Flotte neben der militärischen Luftfahrt solche Luftfahrzeuge umfasst, die im Bereich der Polizei, der Brandbekämpfung, der Küstenwache, des Zolls, des Katastrophenschutzes und auf anderen Gebieten zum Einsatz kommen, sodass ein breites Spektrum von Tätigkeiten der Sicherheit und des Krisenmanagements in ihren Aufgabenbereich fällt;

23. ist der Auffassung, dass die erfolgreiche Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums positive Auswirkungen auf die gesamte Wertschöpfungskette, einschließlich Hersteller, Fluggesellschaften, KMU und die gesamte Fremdenverkehrsbranche, haben wird;

24. ist nach wie vor ausgesprochen besorgt darüber, dass die Errichtung von funktionalen Luftraumblöcken innerhalb von Europa nicht mehr im Zeitplan liegt und unterstützt daher entschieden die Anstrengungen des Koordinators; betont die Wichtigkeit der Zusammenarbeit, der Koordinierung und des politischen Handelns der Mitgliedstaaten, um das Ziel der Umsetzung der funktionalen Luftraumblöcke bis zum 4. Dezember 2012 zu verwirklichen; fordert die Kommission auf, die Entwicklungen umfassend zu überwachen und gegebenenfalls rechtliche Schritte gegen jene Mitgliedstaaten zu ergreifen, die ihren Verpflichtungen im Rahmen der Rechtsvorschriften zum einheitlichen Luftraum nicht nachkommen;

25. hebt hervor, dass die Errichtung von funktionalen Luftraumblöcken nicht als Anforderung verstanden werden darf, die ohne Kontext besteht, sondern als Mittel zur Erfüllung des Ziels einer Vereinheitlichung des europäischen Luftraums und einer verbesserten Leistung gesehen werden muss, ohne die der einheitliche europäische Luftraum nicht vollendet werden kann; fordert die Kommission auf, zügig eine Strategie vorzuschlagen, mit der die Errichtung von funktionalen Luftraumblöcken beschleunigt werden kann und die eine vollständige Umsetzung zentralisierter Modelle (z.B. Netzmanager, gemeinsame Unternehmen SESAR, Verbreitungsmanager) beinhaltet; fordert die Kommission auf, in größerem Umfang Verwarnungen auszusprechen und – sollte diese zu keinem Ergebnis führen – Vertragsverletzungsverfahren gegen diejenigen Mitgliedstaaten einleiten, die die Übereinkommen zur Errichtung ihrer funktionalen Luftraumblöcke noch nicht unterzeichnet haben;

26. vertritt die Auffassung, dass die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums am wirksamsten und effizientesten mit einem Top-Down-Ansatz erfolgen kann und fordert die Kommission daher auf der Grundlage des in Absatz 15 genannten Berichts auf, Maßnahmen vorzuschlagen, die die Folgen der Verzögerung bei der Errichtung von funktionalen Luftraumblöcken beseitigen, sowie zügig vom Bottom-Up-Ansatz zum Top-Down-Ansatz überzugehen, um sicherzustellen, dass die Zielsetzung des zweiten Maßnahmenpakets zum einheitlichen europäischen Luftraum erreicht wird;

27. fordert von den Mitgliedstaaten, dass der Mangel an Ressourcen, insbesondere, was die nationale Aufsichtsbehörde angeht, schnellstmöglich auf nationaler politischer Ebene in Angriff genommen wird;

28. betont, dass die nationalen Aufsichtsbehörden funktional von den Flugsicherungsorganisationen (ANSPs) getrennt sein und ihre Befugnisse in unparteiischer, unabhängiger und transparenter Weise ausüben müssen, um ihre Aufgaben im einheitlichen europäischen Luftraum angemessen erfüllen zu können;

29. weist darauf hin, dass es wichtig ist, von den nationalen Flugsicherungsdiensten zu fordern, bei der Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum selbst die Initiative zu ergreifen;

30. bekräftigt, dass die sichere, effiziente und flexible Nutzung des Luftraums nur durch eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen zivilen und militärischen Luftraumnutzern erreicht werden kann;

⁽¹⁾ Erklärung der Mitgliedstaaten zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum vom 10. März 2004 (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 9.).

Dienstag, 23. Oktober 2012

31. fordert die Mitgliedstaaten auf, sich mit der Hilfe der zuständigen europäischen Institutionen auf eine Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen Militär- und Zivilluftfahrt und eine Verbesserung der Koordination mit den Nachbarländern zu konzentrieren;

32. besteht darauf, dass die Mitgliedstaaten baldmöglichst die für die Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraums erforderliche Finanzierung zur Verfügung stellen; begrüßt, dass die Kommission den einheitlichen europäischen Luftraum und SESAR als Querschnittsprioritäten für eine Finanzierung im Rahmen der Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ vorgeschlagen hat;

Einführungsstrategie für SESAR

33. räumt ein, dass von der Industrie und der Europäischen Union erhebliche finanzielle Investitionen in Forschung und Entwicklung für die SESAR-Technologie getätigt wurden, und ist der Auffassung, dass es nun an der Zeit ist, mit der Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum die Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, um die Früchte dieser Investitionen zu ernten;

34. verweist auf die Notwendigkeit einer Koordination zwischen dem Zeitplan für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums und der Entwicklungs- und Einführungsphase von SESAR als Teil des einheitlichen europäischen Luftraums gemäß Verordnung (EG) Nr. 1070/2009;

35. weist nachdrücklich darauf hin, dass trotz dieser notwendigen bedeutenden Investition zahlreiche wichtige und greifbare Nutzelemente in der Harmonisierung liegen, darunter die Flugoptimierung, die Treibstoffeffizienz, die Minderung von Lärm, Luftverschmutzung und eine geringere Auswirkung auf den Klimawandel sowie die flexible und sichere Nutzung eines weniger stark fragmentierten Luftraumes; betont die Effizienz, die durch eine größere zivil-militärische Abstimmung erreicht würde, da die Nutzung einer gemeinsamen Infrastruktur geringere Kosten zur Folge hätte; unterstreicht die Tatsache, dass eine verbesserte Interoperabilität zwischen Mitgliedstaaten und die Einführung der funktionalen Luftraumblöcke ebenfalls einen Nutzen beim grenzüberschreitenden Betrieb abwerfen würde;

36. ist sich der Tatsache bewusst, dass die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und die SESAR-Technologie untrennbar miteinander verknüpft sind und dass diese beiden Maßnahmenpakete weiter entwickelt werden müssen, damit sie wechselseitig von ihrer Entwicklung profitieren können, und fordert die Branche daher dringend auf, die Einführungsphase des SESAR-Projekts ernst zu nehmen;

37. betont, dass die Technologien bereits von den Herstellern entwickelt wurden und aktuell verfügbar sind, wodurch das Ziel der erfolgreichen Umsetzung von SESAR in greifbare Nähe rückt;

38. erkennt an, dass die Investitionen in SESAR-Technologien an größeren und stärker belasteten Verkehrsknotenpunkten eher wirtschaftlich gerechtfertigt sind als im Falle von kleineren regionalen Flughäfen oder von Flughäfen, die saisonal betriebene Flugverbindungen bedienen; ist aber dennoch der Auffassung, dass die Leistung des Gesamtnetzes verbessert würde, wenn die SESAR-Fähigkeiten mit Unterstützung durch öffentliche Mittel weiter Verbreitung finden würden;

39. ist der Ansicht, dass ein global koordiniertes Konzept als Reaktion auf die von der Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) geforderten Standardisierungsanstrengungen erforderlich ist, um die weltweite Interoperabilität der bestehenden und neuen Technologien sicherzustellen, und fordert die Unterzeichnung von Kooperationsprotokollen im Bereich Forschung und Entwicklung;

40. vertritt die Auffassung, dass die Säule der Leistung weiter gefördert werden muss, um es ANSPs und anderen Beteiligten zu ermöglichen, ihre strategischen Partnerschaften möglichst weit auszubauen und Anreize zur Erreichung ihrer Ziele zu erhalten;

41. betont, dass das Militär ein entscheidender Akteur im Kontext des einheitlichen europäischen Luftraumes ist und auf allen Ebenen sowie in einer möglichst frühen Phase beteiligt werden sollte; erkennt die bei der Durchführung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum erzielten Fortschritte an und ruft die Mitgliedstaaten nachdrücklich dazu auf, ihre Bemühungen um eine Abstimmung auf Seiten des Militärs zu beschleunigen; ruft unter Anerkennung der nationalen Besonderheiten in den zivil-militärischen Beziehungen die Mitgliedstaaten dazu auf, sich auf die Verbesserung der zivil-militärischen Zusammenarbeit und Interoperabilität zu konzentrieren und bewährte Verfahren in diesem Bereich anzuwenden;

42. ist der Meinung, dass die Kooperation mit Nachbarländern mit Blick auf die Erweiterung des einheitlichen europäischen Luftraums über die Grenzen der EU hinaus gefördert werden sollte;

Dienstag, 23. Oktober 2012

43. betont die Notwendigkeit, die Fragmentierung des europäischen Luftraums zu beseitigen, indem technische Innovationen umgesetzt, das Leistungssystem für Flugsicherungsdienste gestärkt und die funktionalen Luftraumblöcke fristgemäß eingerichtet werden, damit der einheitliche europäische Luftraum seine positive Wirkung entfalten kann;

44. empfiehlt, dass die Mitgliedstaaten und die Interessenträger, die zur Harmonisierung der Auslegung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum und deren Umsetzung beitragen, in ihren Bemühungen nicht nachlassen;

45. unterstützt das Konzept von öffentlich-privaten Partnerschaften, da dies eine Win-win-Situation für alle Beteiligten darstellen kann, wenn es in angemessener und wirksamer Weise strukturiert und auf der Grundlage einer Zusammenarbeit mit Motivation und Engagement durchgeführt wird;

46. betont, dass die Anwendung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum für alle Interessenträger große Vorteile bietet, wie zum Beispiel geringere Benutzungsgebühren, die an den Endverbraucher, d.h. den Fluggast, weitergereicht werden;

47. ist der Ansicht, dass stets eine enge, konfliktfreie Zusammenarbeit zwischen den für die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums zuständigen Stellen gegeben sein sollte;

48. fordert, die Vorbereitungen für einen Legislativvorschlag über die künftige Rolle des gemeinsamen Unternehmens SESAR rechtzeitig abzuschließen, damit es seine derzeitigen Aufgaben auch künftig wahrnehmen kann, da es für den Erfolg des einheitlichen europäischen Luftraums eine maßgebliche Rolle spielt; hebt hervor, dass bisher große Anstrengungen gemacht worden sind, um die Wirksamkeit des Unternehmens aufzuzeigen;

49. fordert die Kommission dringend auf, schnell die erforderlichen Governance-, Anreiz- und Finanzierungsmechanismen, auch unter Einbeziehung öffentlicher Mittel, einzurichten, durch die die zügige und effektive Einführung der SESAR-Technologien unter Einbeziehung der einschlägigen Behörden und Interessenträger sowie unter besonderer Berücksichtigung des Einsatzes innovativer Finanzinstrumente sichergestellt ist;

50. verweist darauf, dass militärische und zivil-militärische Sachkenntnis zwar auf verschiedenen Ebenen in den verschiedenen beteiligten Institutionen wie dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum, EUROCONTROL und dem gemeinsamen Unternehmen SESAR vorhanden ist, jedoch weiterhin die Notwendigkeit einer abgestimmten und umfassenden Analyse der Implikationen von SES/SESAR für das Militär erforderlich ist; die Einbeziehung von EUMC in diesen Prozess ist erforderlich, wenn man berücksichtigt, dass auf diese Weise sichergestellt werden kann, dass die Verteidigungschefs angemessen informiert werden;

51. anerkennt in dieser Hinsicht die natürliche Rolle der Europäischen Verteidigungsagentur (EVA) als Brücke zwischen der Verteidigungsgemeinschaft und der Kommission sowie als Vermittler zwischen militärischen Akteuren; befürwortet eine Stärkung der Rolle der EVA bei der politischen Sensibilisierung, dem Aufbau von Netzwerken, der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Finanzanalyse und der operationellen Risikoanalyse sowie während der Errichtung von SESAR; verweist darauf, dass die EVA gut positioniert ist, um einen Beitrag bei künftigen Herausforderungen im Rahmen des SES zu leisten, beispielsweise im Bereich von Ausstattung und Schulung; begrüßt die Entscheidung der Mitgliedstaaten, den Militärstab der EU (EUMS) bei der Unterstützung der EVA in Verbindung mit SESAR einzubeziehen; begrüßt die Einrichtung des von der EVA geförderten SES/SESAR Military Implementation Forum (Forum für die militärische Durchführung von SES/SESAR) und ermutigt zu dessen weiterer erfolgreicher Fortsetzung, da es von großem Vorteil ist, alle relevanten Akteure in der Verteidigungsgemeinschaft zu versammeln; unterstreicht, dass die Zusammenarbeit mit der NATO unverzichtbar ist, und begrüßt dahingehende aktuelle Entwicklungen;

*

* *

52. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.