

# Nur eine Flugsicherung für alle

## Funktionaler Luftraumblock Europe Central unterzeichnet

Ohne Koordination hebt im europäischen Luftraum kein Flugzeug vom Boden ab. Und selbst wenn es nicht immer zutrifft (vom Flugkapitän gern als Ursache genannt), dass wieder einmal die Flugsicherung an der Verspätung des Flugs schuld sei – der freie Luftraum über Europa wird zunehmend enger. 36 Flugsicherungsorganisationen überwachen ihn, jede Organisation nutzt eine andere Technik und andere Flugverfahren. Das ist umständlich und verursacht hohe Kosten – denn die Flugzeuge können nicht auf der direkten Route fliegen, ihre Strecken orientieren sich oft an Landesgrenzen.

Der einheitlich kontrollierte Luftraum über Europa ist schon seit Jahrzehnten ein Traum all derer, die sich darin bewegen. Single European Sky heißt diese Zielvorstellung, von der die Realität heute noch weit entfernt ist. So muss ein Verkehrspilot, der etwa von Sofia nach Dublin unterwegs ist, mit rund 48 Fluglotsen sprechen, bis seine Passagiere am Zielort aussteigen. Bei jedem neuen Kontakt am Funk können sich Flughöhe, Richtung, Geschwindigkeit oder auch die geplante Flugroute ändern, je nach Wünschen oder nationalen Vorgaben des Landes.

Will man den bis 2018 erwarteten Verkehrszuwachs auf acht Millionen Flüge im Jahr – allein im Luftraum über Zentral-europa – bewältigen, gilt es, die unterschiedliche Technik und auch die nationalen Verfahren einander anzupassen. Gleich auf nur einen gemeinsamen Luftraum zu reduzieren erwies sich in der Praxis als nicht realisierbar. Mit der Erstellung von Luftraumblocken innerhalb Europas, die zumindest schon einige nationale Grenzen überwinden, lassen sich erste Ziele verwirklichen. Die Blockgrenzen orientieren sich dabei nicht wie bisher an Landesgrenzen, sondern an den Hauptverkehrsströmen. Auch die Technik in den Flugverkehrs-Kontrollzentren und die Flugverfahren sollen innerhalb der Blöcke aufeinander abgestimmt sein, damit der zunehmende Flugverkehr auf sichere, effektive und umweltfreundlichere Weise abgewickelt werden kann – bei gleichzeitig sinkenden Kosten.

Auf neun FAB – funktionale Luftraumblocke – könnte der Luftraum über Europa zunächst vereinfacht werden. Die Deutsche Flugsicherung hat sich mit den Verkehrs- und Verteidigungsministerien aus Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz zu einer Initiative zusammengetan, um einen gemeinsamen Luftraumblock Europe Central (FABEC) zu schaffen. Europe Central umfasst rund 1,7 Millionen Quadratkilometer mit 370 Kontrollsektoren nebst 14 Kontrollzentralen: Brüssel, Bordeaux, Brest, Marseille, Paris, Reims, Bremen, München, Karlsruhe, Langen, Maas-

tricht, Amsterdam, Genf und Zürich, etwa 240 Flughäfen, an denen nach Instrumentenflugregeln (IFR) geflogen wird, sowie mit Paris, Amsterdam und Frankfurt drei große internationale Drehkreuze. Der Gesamtumsatz aller Flugsicherungsorganisationen lag 2007 bei mehr als drei Milliarden Euro. Das birgt einiges an Möglichkeiten zu Kostenreduzierung, wenn man grenzüberschreitend optimiert.

Seit November 2008 arbeiten zivile und militärische Fachleute in 16 operatio-

### Flugsicherungsblöcke in Europa

**Baltic FAB:** Polen, Litauen

**Blue MED:** Italien, Griechenland, Zypern, Malta (Tunesien, Ägypten und Albanien als assoziierte Partner, Jordanien hat Beobachterstatus)

**Danube FAB:** Bulgarien, Rumänien

**FAB Central Europe:** Österreich, Tschechien, Kroatien, Ungarn, Slowakei, Slowenien, Bosnien und Herzegovina

**FAB Europe Central:** Frankreich, Deutschland, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg (Großbritannien als kooperativer Partner)

**NUAC Programme:** Dänemark, Schweden

**NEFAB:** Norwegen, Finnland, Estland, Island, Dänemark, Schweden

**SW Portugal-Spain FAB:** Spanien, Portugal

**AB UK Ireland:** Großbritannien, Irland

nalen und technischen Arbeitsgruppen gemeinsam an Lösungen für einen einheitlichen Luftraum. Sie fanden verkürzte Direktverbindungen, unter anderem zwischen den beiden hochfrequentierten Flughäfen Frankfurt und Amsterdam-Schiphol. In Kooperation mit militärischen Fluglotsen wurde die Strecke um 63 Kilometer geschrumpft. Das spart 185 Kilogramm Kerosin für die Fluglinien. Kürzere, schnelle Nachtstrecken in verkehrsärmeren Zeiten sind ebenso Teil der Flugstreckenoptimierung wie die Harmonisierung bei der Übergabe eines Fliegers an die Fluglotsen in benachbarten Blöcken.

Am 2. Dezember entstand aus den Lösungsvorschlägen ein Meilenstein in der Vereinheitlichung des Luftraums über Zentraleuropa: Da unterzeichneten in Brüssel Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Schweiz und die Niederlande einen Staatsvertrag zur Einrichtung des Funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ (FABEC). HELGA KLEISNY