

Single European Sky: Synonym für EUROCONTROL

Das Projekt der Europäischen Union, ein einheitliches europäisches Flugverkehrsmanagement zu schaffen, kommt daher als **die** Idee des 21. Jahrhunderts. Eingeweihte wissen, dass dieser Gedanke Pate gestanden hat, als sich in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, genauer um 1960, sechs westeuropäische Staaten dazu entschlossen, den am spürbarsten fragmentierten Luftraum Westeuropas zu **einem** „funktionalen Luftraumblock“ zusammenzuführen, um zumindest dort ein einheitliches Flugsicherungssystem **grenzüberschreitend** wirksam werden zu lassen.

Heute wissen wir, dass dieser visionäre Plan die bisher einmalige Chance war, exemplarisch genau das in die Praxis umzusetzen. Das ist hervorragend gelungen, und die Eurocontrol-Flugsicherungszentrale bei Maastricht/NL ist ein wirksames Vorbild dafür geworden. Die erstrebte großräumige Einführung dieses Konzepts im europäischen Luftraum ist unterblieben, und wir sehen deutlich warum:

Die Verantwortlichen jener Zeit gehörten zu der Generation, die den 2. Weltkrieg erlebt hat und eine stabile Zukunft nur im Zusammenrücken in Europa erblickte. Das galt vornehmlich für uns Deutsche, die wir für das Desaster in Europa verantwortlich waren. Damit erklärt sich das vorbildliche Engagement der Bundesrepublik Deutschland für alle europäischen Initiativen jener Jahre - und hier – die besondere Unterstützung bei der Errichtung Eurocontrols mit all seinen Dienstzweigen.

Mit dem inzwischen längst vollzogenen Generationswechsel hat diese politische Überzeugung an Bedeutung verloren, und nationale Egoisten haben wieder die Oberhand gewonnen.

Eklatantestes Beispiel in jüngster Zeit ist das gescheiterte Projekt zur Errichtung einer weiteren multinational betriebenen Kontrollzentrale für den südost-europäischen Luftraum (CEATS-Projekt), das nach dem Vorbild der o.g. „Maastricht“-Zentrale ein weiterer großer funktionaler Luftraumblock hätte werden sollen.

Es wird sehr interessant sein zu beobachten, ob der neue Anlauf durch die viel umfassendere Europäische Union den Durchbruch schaffen wird und ein gemeinsames europäisches Flugverkehrsmanagement zustande bringt. Wir verfügen für dieses Ziel über treffliche Vorbilder innerhalb der Agentur Eurocontrol. Dort bestehen seit vielen Jahren ausgezeichnete und wahrhaft europäische Dienstleistungseinrichtungen, die Fachleuten längst vertraut sind. Dazu gehören:

- eine Verkehrsflusssteuerungszentrale (CFMU = Central Flow Management Unit)
- ein hochmodernes Versuchszentrum (EEC = Eurocontrol Experimental Center)
- eine leistungsfähige Ausbildungsstätte für Flugsicherungspersonal (IANS = Institute of Air Navigation Services)
- eine zentrale Gebührenhebestelle, die allen beteiligten Staaten als kostensparendste Einrichtung zugute kommt (CRCO = Central Route Charges Office)

und „last but not least!“

- eine FS-Kontrollzentrale (Maastricht UAC), die seit über 35 Jahren vorführt, dass der ursprüngliche, große Gedanke einer supranationalen Dienstleistung nicht nur „funktioniert“, sondern durch die uneingeschränkte internationale Anerkennung zu einem europäischen Prototyp für die nun angestrebten „funktionalen Luftraumblöcke“ geworden ist.

Hier hat sich gezeigt, dass die größtmögliche Sicherheit für die Luftfahrzeuge als oberstes Gebot bei strikter Kostenkontrolle und optimalem Kosten-/Nutzenverhältnis beherzigt wird. Genau das ist die Forderung aller Luftverkehrsteilnehmer, ziviler wie militärischer. Insbesondere die wegweisende Einbindung der deutschen militärischen Partner in die Eurocontrol-Zentrale Maastricht (bereits 1975!) hat zu einer deutlich messbaren Erhöhung der Sicherheit im Luftraum geführt und gleichzeitig dem militärischen Flugbetrieb eine weitaus größere Flexibilität in der Verfügbarkeit des Luftraums für ihre Belange beschert.

Der Schlüssel zu diesem Erfolg liegt zweifellos in der Motivation aller beteiligten Mitarbeiter, die durch einen hohen Ausbildungsstand und soziale Sicherung mitbegründet ist. Obenan steht der hervorragende Leistungswille zu zeigen, dass diese kostbare Form europäischer Zusammenarbeit längst kein Traum mehr ist, sondern schon sehr lange gelebter Alltag!

Müssen wir in der europäischen Flugsicherung das Rad neu erfinden? Ich denke nein, denn wir haben mit den Diensten Eurocontrols vorbildliche Prototypen, mit denen wir nur weiterzubauen brauchen, um die neu belebte Vision eines „Single – European – Sky“, endlich zu erreichen!

Bei vielen Akteuren hat sich der Gedanke eingenistet, dass die Grundidee von Eurocontrol gescheitert ist. Warum? Weil sie sich nicht eingestehen, dass es an **ihrer** Bereitschaft fehlt, dieser großartigen Idee zum Erfolg zu verhelfen!

Engherzigkeit und Sorge um eigene Kompetenzen haben jene Kräfte gelähmt, die nötig gewesen wären, etwas Herausragendes zustande zu bringen. All zu oft haben wir den Hinweis gehört, dass der politische Wille fehle. Ja, was ist denn dieser sog. „politische Wille“? Wird er nicht letztlich von Menschen formuliert und gestaltet?

Also bedarf es jener Politiker, die den Mut haben, das umfassende Konzept einer gemeinsamen und einheitlichen europäischen Flugsicherung Wirklichkeit werden zu lassen. Wir sind noch immer auf der Suche nach ihnen. Die Instrumente dazu sind vorhanden. Zur Regelung der Grundlagen ist die Europäische Union ein gutes Stück vorangekommen. Bei der künftigen praktischen Umsetzung in das angestrebte einheitliche System gibt es gegenwärtig gewiss noch viele divergierende Vorstellungen, die es gilt, in ein gemeinsames Europäisches Luftverkehrsmanagementsystem zu überführen. Das ist sicher auch am Anfang des 21. Jahrhunderts eine Riesenaufgabe, die mit vielen Widerständen zu ringen haben wird. Dennoch ist das große Ziel eines **wahrhaft** europäischen Systems solchen Einsatz wert!

EUROCONTROL steht dafür mit Kompetenz und hoch motivierten Mitarbeitern bereit!

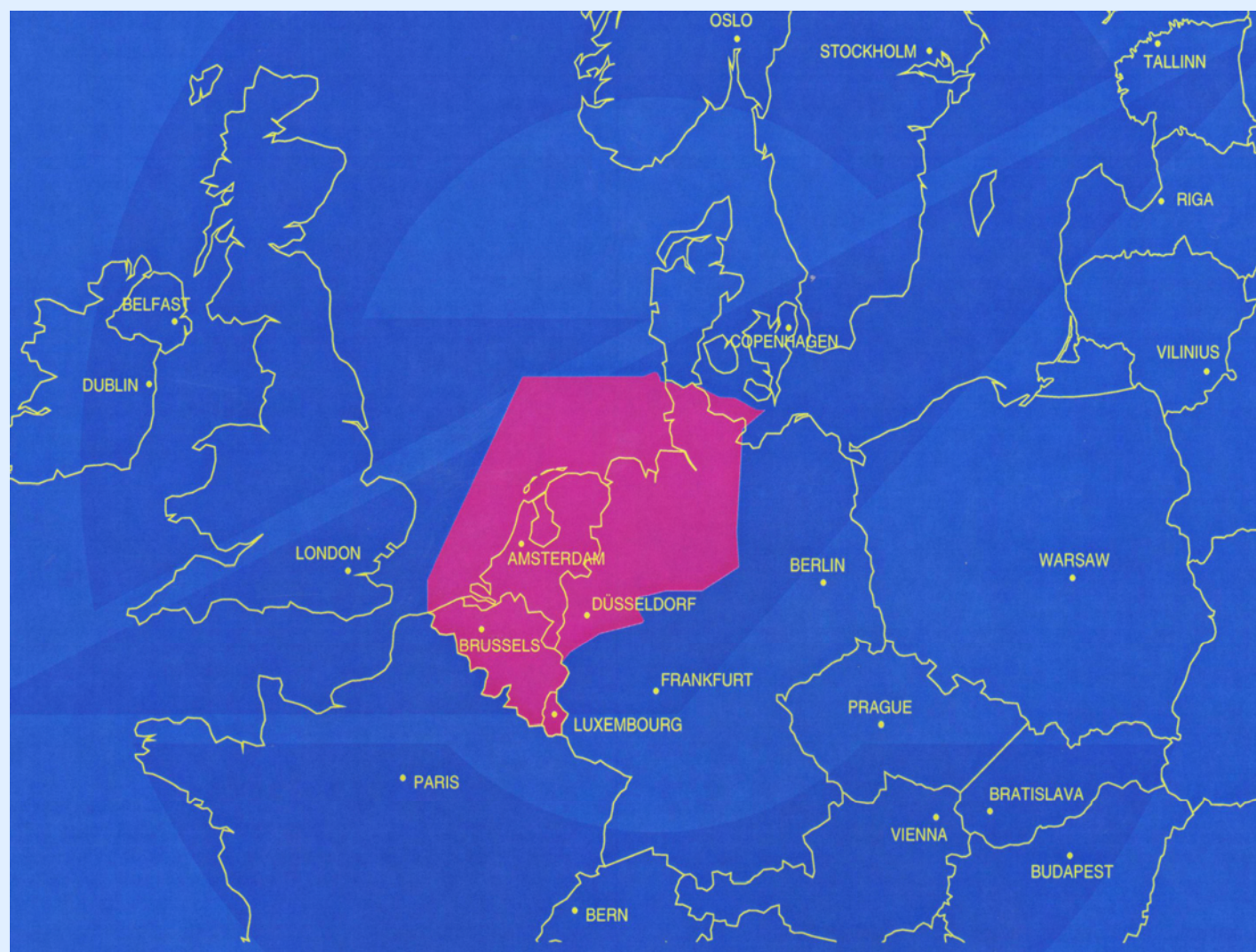
EUROCONTROL Maastricht Upper Area Control Centre

Consolidating airspace in the heart of Europe

EUROCONTROL Maastricht UAC

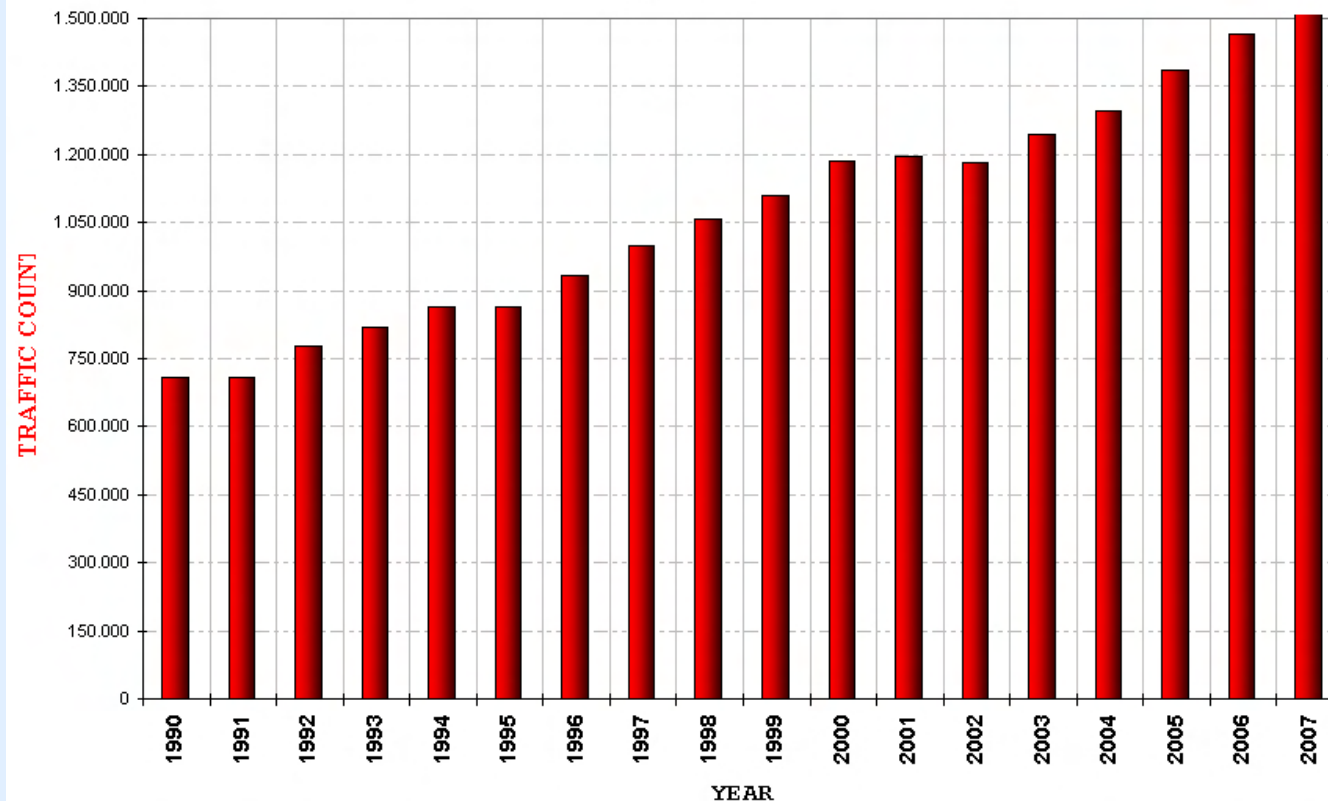


AREA OF RESPONSIBILITY



MAASTRICHT UAC TRAFFIC TRENDS

MAASTRICHT UAC TRAFFIC DEVELOPMENT
1990-2007



1.54 million flights in 2007

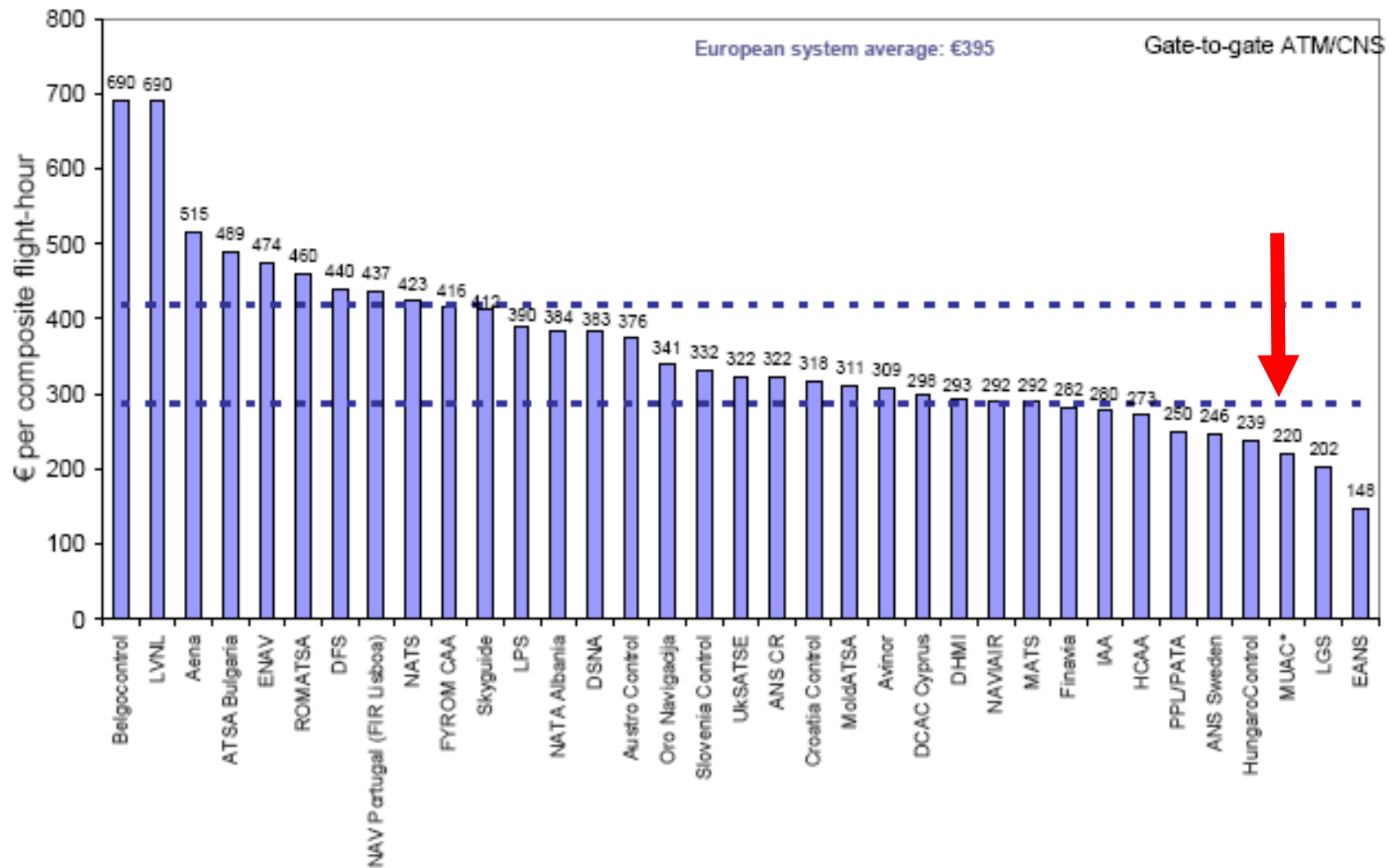
+ 5.1 % when compared with 2006

Peak day 2007: 14 September with 4,955 flights

Average traffic increase per annum: 5 %



ACE 2005 Benchmarking Report: Financial cost-effectiveness



ACE 2005 BENCHMARKING REPORT:

Controller-hour productivity

