TEN/080
Aktionsprogramm/einheitlicher europäischer Luftraum
TEN/098
Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums

Brüssel, den 17. Juli 2002

STELLUNGNAHME

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu dem

"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum"

(KOM(2001) 123 endg. – 2001/0060 (COD)),

dem

"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum",

dem

"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum",

und dem

"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Operabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes"

(KOM(2001) 564 endg. - 2001/0235 (COD) - 2001/0236 (COD) - 2001/0237 (COD))

_____

Der Rat beschloss am 15. November 2001, den Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgenden Kommissionsvorlagen zu ersuchen:

" Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum"
(KOM(2001) 123 endg. – 2001/0060 (COD))

" Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum"

" Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum"

" Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Operabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes"
(KOM(2001) 564 endg. - 2001/0235 (COD) - 2001/0236 (COD) - 2001/0237 (COD)).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 19. Juni 2002 an. Berichterstatter war **Herr Tosh.**

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 392. Plenartagung am 17./18. Juli 2002 (Sitzung vom 17. Juli) mit 119 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Einleitung

1.1 Die Gemeinschaft muss tätig werden, um das erforderliche Umfeld für einen regelmäßigeren und pünktlicheren Luftverkehr unter Aufrechterhaltung hoher Sicherheitsniveaus zu schaffen, und zwar für sämtliche zivilen und militärischen Flugbewegungen. Dies wird umweltmäßige und soziale Nutzeffekte für die Gemeinschaft mit sich bringen. Die Kommissionsvorschläge betreffen sämtliche Flugbewegungen, die der zivilen Kontrolle unterliegen, sowie auch die Flugbewegungen von Militärflugzeugen. Das Aktionsprogramm stellt darauf ab, dass im Wege dieser Vorschläge ein einziger integrierter Luftraum – d.h. ein einheitlicher Luftraum – geschaffen wird. Jedwede Anstrengungen, das System effizienter zu machen, müssen auf der Überarbeitung des Luftverkehrsmanagement in all seinen Facetten aufbauen.

1.2 Konzeptionell wird mit diesen Vorschlägen erstmals angestrebt, einen einzigen Reglementierungsrahmen für den Luftraum – jedoch nicht für die Luftfahrt – zu schaffen, einen Sektor, für den bislang unterschiedliche Regelwerke gelten, deren Grundprinzipien, beispielsweise bezüglich der Sicherheit, in den neuen Vorschlägen gleichwohl ihren Niederschlag gefunden haben. Die Vorschläge betreffend den einheitlichen Luftraum sind unabhängig von den Vorschlägen über die

Luftverkehrsfreiheit zu sehen, bei denen es um die Erbringung von Luftverkehrsdiensten durch Fluggesellschaften im weiteren Sinne geht.

1.3 Die Mitteilung bildet die Einleitung zu drei Verordnungsentwürfen, in denen allgemeine Kriterien für die Festlegung des neuen Luftverkehrsmanagementsystems abgesteckt werden, das zum 31. Dezember 2004 eingeführt werden soll.

1.4 Eine Gruppe hochrangiger Sachverständige forderte alle betroffenen Industriekreise auf, im Hinblick auf den der Kommission im November 2001 vorzulegenden Bericht über einen einheitlichen europäischen Luftraum ihre Beiträge zu übermitteln. In diesem Bericht der hochrangigen Gruppe werden folgende Aspekte analysiert:

– Regulierung,
– Institutionen,
– Technologie,
– menschliche Ressourcen.

1.5 Das Aktionsprogramm für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums setzt sich somit zusammen aus den Vorschlägen betreffend die Schaffung des diesbezüglichen Rahmens – KOM(2001) 123 endg. – und drei als Dokument KOM(2001) 564 endg. vorgelegte - Verordnungsentwürfe über:

– die Erbringung von Flugsicherungsdiensten 2001/0235 (COD),
– die Ordnung und Nutzung des Luftraums 2001/0236 (COD),
– die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes 2001/0237 (COD).

Diese drei Vorschläge beschäftigen sich mit den Organisationen, die Luftverkehrskontrolldienste anbieten, dem Ordnungsrahmen für die Erbringung dieser Dienste und die Ordnung des Luftraums bzw. den technischen Anforderungen für die Gewährleistung der Interoperabilität von Ausrüstung und Personal.

1.6 Als effizienteste Vorgehensweise für die Ausarbeitung der Stellungnahme des Ausschusses bietet sich an, die verschiedenen Vorschläge gemeinsam zu behandeln und die Stellungnahme thematisch wie folgt zu gliedern:

2. **Kontext**

2.1 Die hochrangige Sachverständigengruppe betrachtete in ihrem Bericht eine Reihe von Aspekten und sich daraus ergebende Fragestellungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

Aspekte	**Fragestellungen**
Verkehrszuwachs	Gebot eines Wandels und einer Leistungssteigerung
Fragmentierung	Schwachstellen im derzeitigen System
Reform der Organisation der Luftverkehrskontrolle	Überarbeitungsbedarf
Regulierung - Sicherheit - Leistungsfähigkeit – nachhaltige Auslegung – wirtschaftliche Aspekte	Handlungsbedarf
Gesamter Luftraum einschließlich des militärischen Luftraums	Gemeinsamer Luftraum
Institutioneller Rahmen	EULROCONTROL, gesamteuropäisch
Luftraummanagement	Komplexizität
Luftverkehrsmanagementsysteme und Koordination	Integration des militärischen Luftverkehrs, gemeinsame Normen
Soziale Aspekte	Zertifizierungsanforderungen
Regulierungsinstanz	Ressourcen, Sachverstand und Autorität

2.1.1 Der Bericht legt in aller Klarheit dar, welche Nutzeffekte von der Verabschiedung der Verordnungen über den einheitlichen Luftraum erwartet werden, enthält jedoch keinerlei quantitative Analysen der Kostenvorteile oder betrieblichen Auswirkungen, die sich aus den vorgeschlagenen Initiativen ergeben. Der Bericht des Leistungsprüfungsausschusses enthält gleichwohl quantifizierte Belege für die Probleme, die dem derzeitigen Konzept anhaften.

2.2 **Allgemeine Bemerkungen**

2.2.1 Diese Vorschläge sind von besonderer Bedeutung für die Gemeinschaft, da der Luftraum eine gemeinsame Ressource von allgemeinem Interesse für alle ist. Das Hinwirken auf einen sicheren und effizienten Luftverkehr ist für Europa von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung. Der Ausschuss kann die Grundkonzeption dieser Initiative nachvollziehen und unterstützt sie denn auch, allerdings ist die Thematik sehr komplex und erstreckt sich auf viele Facetten des Luftverkehrs. In Anbetracht dieses Sachverhalts besteht ein Bedarf an quantifizierten Maßnahmen und Zielen um sicherzustellen, dass der Vorschlag für einen gemeinschaftsweiten Luftraum tatsächlich seinen vor-

gegebenen Zielsetzungen gerecht wird. Prioritäten, Zielsetzungen und Resultate sollten klarer dargelegt werden. Insbesondere muss die Sicherheit erste Priorität bleiben.

2.2.2 Die Kommission geht davon aus, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen der Fragmentierung und den Verkehrsengpässen abhelfen und die Prozesse und Verfahren für die Konzipierung, das Management und die Ordnung des Luftraums verbessern werden. Die Beseitigung der Fragmentierung ist kein Selbstzweck, und außerdem müssen klare Produktionsziele festgelegt werden. Vor allem muss die Systemkapazität so angelegt sein, dass sie dem angenommenen Wachstum bei der Luftverkehrsnachfrage von beinahe 5% pro Jahr gewachsen ist.

2.2.3 Der WSA räumt ein, dass das gemeinsame Luftraummanagement im Rahmen nichtnationaler Grenzen keine Hoheitsbefugnis präjudiziert, da es zwischen Ländern bereits einschlägige Beispiele gibt, macht jedoch darauf aufmerksam, dass der Festlegung der funktionellen Luftraumblöcke kommerzielle Interessen im Wege stehen könnten.

Beispielsweise wird es sehr wichtig sein, dafür Sorge zu tragen, dass die Neuordnung der Architektur des oberen Luftraums eine Verbesserung des Sektors, der Flugroutenführung eine höhere Kapazität und größere Effizienz bringt. Der Nutzeffekt für die Luftfahrtindustrie und die Flugreisenden muss sich noch zeigen. Einschätzungen von EUROCONTROL zufolge wird sich die Routenoptimierung möglicherweise lediglich in einer fünfprozentigen Verbesserung bei der Kapazität und den Betriebskosten niederschlagen. Deswegen sollte die Kommission bezüglich ihrer Vorschläge unbedingt eine Quantifizierung vornehmen und Effizienzziele abstecken.

2.2.4 Die Kommissionsvorlage sollte zu den genauen Ursachen der Probleme eine klarere Aussage machen. Sind beispielsweise die Probleme bezüglich der Regelmäßigkeit, Verzögerungen, Sicherheit von Luftverkehrsdiensten die Folge einer unkoordinierten Nutzung des Luftraums? Verkehrsengpässe, die laut der Kommission im Jahr 1999 "katastrophale Ausmaße" erreichten, treten auch im unteren Luftraum auf und können sich am deutlichsten sichtbar auf Flughäfen manifestieren. 1999 war freilich ein außergewöhnliches Jahr infolge der militärischen Aktionen in den Balkanländern. Ist es nicht so, dass im oberen Luftraum Sicherheitsvorkommnisse äußerst selten sind und dass möglicherweise die Routenkoordinierung durch die volle Integration aller Nutzer vielleicht der einzige gesicherte Vorteil all dieser Maßnahmen für den Verbraucher ist? Die auf Luftverkehrsflussmanagement (ATFM) zurückzuführende Verzögerung pro Flugbewegung betrug im Jahre 2000 durchschnittlich lediglich 3¼ Minuten (Quelle: Zentralstelle für Flugverspätungsanalysen), die durchschnittliche ATFM-bedingte Verzögerung pro verspäteter Flugbewegung lag jedoch bei etwa 20 Minuten. Der Anteil der aus ATFM-Gründen verspäteten Flüge lag im Jahre 2001 bei 15,7%, während dieser Anteil im Jahre 1999 noch über 20% betragen hatte. Nicht alle diese Verspätungen waren auf Verdichtungen im oberen Luftraum zurückzuführen, sondern hatten ihre Ursache zum Teil auch in beschränkter Lufthafenkapazität und waren zum Teil auch witterungsbedingt. Allerdings ist davon auszugehen, dass eine Koordinierung des sehr stark beanspruchten zentraleuropäischen Luftraums deutliche Vorteile bringen wird.

2.2.5 Ferner ist der EWSA darüber besorgt, dass in der Kommissionsvorlage nicht genügend darauf eingegangen wird, wie der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum funktionieren wird. Er wird zwar richtigerweise aus nationalen Sachverständigen zusammengesetzt sein, aber es ist unklar, auf welche Art und Weise er die Fachwelt dieser Branche konsultieren und um Rat fragen wird. Wenn die Schwachstellen dieses Sektors in Bezug auf Humanressourcen und Technologie überwunden werden sollen, muss dieser Ausschuss unbedingt über das erforderliche Fachwissen zu diesem Sektor verfügen und Verfahren für die Hinzuziehung der Industrie aufstellen.

2.3 **Regulierung**

2.3.1 Die Trennung der Befugnisse bei der Einrichtung einer unabhängigen europäischen Regulierungsbehörde, die finanziell eigenständig ist und mit klar abgegrenzten Aufgaben und genau definierten Zuständigkeiten ausgestattet ist, stellt genau wie bei anderen Wirtschaftszweigen eine zu befürwortende Konzeption dar. Der Regulierungsrahmen sollte klar und deutlich gehalten sein und sich auf die Schlüsselaspekte konzentrieren. Nach Ansicht des Ausschusses ist es äußerst wichtig, dafür Sorge zu tragen, dass die Reglementierung nicht zu sehr gängelt und außerdem ein Umfeld gewährleistet, in dem Dienstleister effizient und im Wettbewerb zueinander operieren können.

2.3.2 Es muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass die Regulierungsbehörde über ein qualitätsmäßig anspruchsvolles Informationssystem für die Beobachtung des Systembetriebs verfügt. Die Qualität der Gestaltung der Informationsinhalte und des Netzwerks des Informationssystems für Regulierungsbehörden wird für das Gelingen und die Glaubwürdigkeit der angestrebten Harmonisierung von entscheidender Bedeutung sein.

2.4 **Institutionen**

2.4.1 Um das Vertrauen in den vorgeschlagenen institutionellen Rahmen zu steigern, hätte vielleicht stärker herausgestellt werden sollen, dass der Entscheidungsprozess effizienter und in sich geschlossener sein wird. Der Übergang zu legislativen Befugnissen für Eurocontrol im Kontext des Entscheidungsprozesses ist ein wesentlicher Schritt nach vorn[1].

2.4.2 Es ist nicht nur wichtig, für einen deutlichen Rahmen zu sorgen, innerhalb dessen der Ausschuss für einheitlichen Luftraum die Industrie konsultiert und um Rat fragt, sondern es muss auch geklärt werden, welche spezielle Rolle und Zweck der Ausschuss für sektoriellen Dialog hat, und wann dieses Gremium konsultiert wird. Der Ausschuss unterstreicht die Bedeutung einer umfassenden Konsultierung über die Umsetzung dieser Maßnahmen, um deren Angemessenheit, Effi-

[1] Eurocontrol zählt derzeit 31 Mitgliedstaaten. Hauptziel von Eurocontrol ist die Entwicklung eines nahtlosen, gesamteuropäischen Luftverkehrsmanagementsystems. Eurocontrol entwickelt, koordiniert und plant die Umsetzung kurz- und langfristiger gesamteuropäischer ATM-Strategien und der dazu gehörenden Aktionspläne in einer gemeinsamen Anstrengung unter Beteiligung der nationalen Regulierungsbehörden, Flugnavigationsdienstleistern, der zivilen und militärischen Luftraumnutzer, der Industrie und anderer europäischer Institutionen.

zienz und Folgerichtigkeit zu gewährleisten. Bislang ist dieser Konsultierungsrahmen nicht angemessen geregelt.

2.4.3 Der kooperative Ansatz ist zweifelsfrei nutzbringend für:

– Sicherheit und Effizienz,
– Ressourcenoptimierung und Integration,
– Systematisierung von Zahlungen,
– innovative Lösungen mit ihrem weiteren Vermarktungspotential.

2.4.4 Die Entscheidungsebene soll alle Seiten erfassen, die mit Luftverkehrsmanagement zu tun haben, d.h. nicht nur die Fluglotsendienste, sondern auch die Erbringer von Dienstleistungen wie etwa Wetterberichten oder Bodendiensten auf Flughäfen sowie die Lieferanten technischer Ausrüstung. Es wäre äußerst nützlich, wenn der Mehrwert einer solchen umfassenden Konsolidierung in der Praxis eingeschätzt und gemessen würde, und bei Nichterreichung dieser Nutzeffektvorgaben sollten eindeutige Sanktionen vorgesehen werden.

2.4.5 Ein einheitlicher Luftraum, der allein auf der Koordinierung der Tätigkeiten basiert, kann nicht so effizient sein wie ein Luftraum, der von einer einzelnen zuständigen Instanz kontrolliert wird. Trotzdem wäre es vielleicht wertvoll gewesen, einen Vergleich mit der Praxis in den Vereinigten Staaten anzustellen, in denen es eine "gemeinschaftliche" Luftraumbundesbehörde gibt, und eine Betrachtung des in den USA getriebenen Aufwands für Regelmäßigkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit der Flüge vorgenommen worden wäre. Der Leistungsfähigkeitsprüfungsausschuss hat indes verlauten lassen, dass das amerikanische System möglicherweise 50% produktiver und 50% kosteneffizienter ist. Trotz der unterschiedlichen Gegebenheiten kann das amerikanische System gleichwohl als Messlatte dienen.

2.4.6 Eine einheitliche Zulassungsregelung für das Netzwerk von Organisationen, die mit der tatsächlichen Inspektion und Überwachung von Flugnavigationsdiensten betraut sind, wird für die Integrität bei der Schaffung dieses nahtlosen einheitlichen Luftraums und den gleichzeitigen transparenten Schutz der öffentlichen Interessen von grundlegender Bedeutung sein.

2.4.7 Außerdem können auch aus den in anderen Sektoren von allgemeinem Interesse geschaffenen Reglementierungsrahmen zahlreiche Lehren gezogen werden.

2.5 **Technologie**

2.5.1 Die kritische Masse und der Schwerpunkt auf der EU-Technologie ist ein sehr wesentlicher Aspekt und sollte Kernstück der Begründung dieser Vorschläge sein. Es liegt auf der Hand, dass die Anbieter von in der Gemeinschaft konzipierten und hergestellten Ausrüstungen ihre Position auf den internationalen Märkten stärken können werden. Deshalb ist es sehr wichtig, dass kurzfristig eine allgemeine Einigung über die Grundsätze zustande kommt. Gemeinschaftliche Anstrengungen zur Vereinbarung weltweit geltender Normen wird EU-Lieferanten, die beispielsweise

bei Bodenausrüstung bereits eine Führungsposition einnehmen, Anerkennung und Kosteneinsparungen bescheren, wenn technische Neuerungen eintreten.

2.5.2 Der Nutzwert der europäischen Investitionen in GALILEO für diese Vorschläge sollte hervorgehoben werden und jede Möglichkeit für eine Maximierung der Schlagwirkung von GALILEO sollte auf die gesamte Bandbreite der ATM-Dienstleister ausgedehnt werden.

2.6 **Humanressourcen**

2.6.1 In der Kommissionsvorlage wird zwar die erwartete Interoperabilität der in diesem Sektor Beschäftigten hervorgehoben. Wie dies in der Praxis erreicht werden soll, muss noch weiter geprüft und in Fallstudien näher untersucht werden. Das Zusammenwirken von militärischem und zivilem Personal wird bestimmte, nie gekannte operationelle, verfahrensmäßige und möglicherweise auch entlohnungsmäßige Zwangslagen auslösen. Die Identifizierung und der Austausch bewährter Praktiken und Ausbildungskonzepte wird hier von zentraler Bedeutung sein.

2.6.2 Es ist nicht daran zu rütteln, dass die Verfügbarkeit qualifizierter Kräfte der entscheidende Parameter für die Schaffung eines einheitlichen Luftraums ist. Deswegen sollten den Mitgliedstaaten auch die entsprechenden EU-Mittel bereitgestellt werden, um die einschlägigen Fähigkeiten und das erforderliche Fachwissen heranzubilden, und zwar in vergleichbarer Größenordnung zur Finanzierung von Technologievorhaben, wie sie etwa im Umfeld von GALILEO abgesteckt werden. Die Anerkennung und Entwicklung der Kompetenzen bei den sozialen Fähigkeiten, Sprachkenntnissen und Spitzenqualitäten im betrieblichen Bereich sollten integraler Bestandteil der Vorschläge sein.

3. **Schlussfolgerungen**

3.1 Ausgangspunkt des Vorschlags 2001/0060 (COD) ist, dass für die sichere und regelmäßige Unterhaltung von Luftverkehrsdiensten und deren Stellenwert für den Gütertransport und die Mobilität ein einheitlicher Luftraum Grundvoraussetzung ist. Die Wahl eines von-Haus-zu-Haus-Konzepts würde die Akzeptanz und das Verständnis fördern.

3.2 Die Vorschläge für sich genommen können jedoch dem Belastungsdruck auf den großen Drehkreuzflughäfen nicht abhelfen. Nach Ansicht des Ausschusses sind ergänzende Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher Start- und Landebahnkapazität und sonstiger Bodeninfrastruktur unter Minimierung der damit verbundenen Auswirkungen auf die örtliche Umgebung erforderlich, wenn eine Optimierung der Luftraumkapazität erreicht werden soll.

3.3 Die Prämisse, dass Sicherheit vor allen anderen Aspekten dieser Vorschläge Vorrang hat, sollte in sämtlichen Teilen der Kommissionsvorschläge verankert werden. Deswegen plädiert der Ausschuss dafür, dass Normen aufgestellt und ständig aktualisiert werden, auf deren Basis sich auch der Mittelbedarf ableiten wird, und nicht etwa umgekehrt die Mittelbereitstellung zu einem vertretbaren Finanzierungsniveau erfolgt und die Normungstätigkeit dann darauf zugeschnitten wird.

3.4 Der Rahmen für die Meldung von Vorkommnissen sollte so angelegt sein, dass er zur Vermeidung von Zwischenfällen und Schuldzuweisungen ermutigt.

3.5 Es fehlt jede Kosteneffizienzbewertung bezüglich dieser Vorschläge. Es wäre eigentlich zu erwarten gewesen, dass ein solcher Bewertungsrahmen entwickelt und veröffentlicht würde, um die Vorschläge zu untermauern, und dass beispielsweise eine Quantifizierung der Regelmäßigkeit, der Luftraumsicherheit und der Verkehrsengpässe zunächst im geschichtlichen Rückblick und dann hinsichtlich der von den vorgeschlagenen Instrumenten erwarteten Ergebnisse vorgenommen worden wäre, die in entsprechend aufbereiteter Form als bewährte Vorgehensweise herangezogen werden könnte. Ebenso wäre auch zu erwarten, dass in den den Verordnungsentwürfen beigefügten Finanzbögen ebenfalls eine solche Kosten-Nutzen-Bewertung am Platze wäre.

3.6 Die Darstellung, dass eine gradlinige Streckenführung vorzuziehen ist, könnte besser ausformuliert werden, um zu unterstreichen, dass unter den gegebenen atmosphärischen, verkehrs- und wettermäßigen Bedingungen die wirtschaftlich günstigste Route das Optimum ist.

3.7 In diesem Industriesektor wird es eine gewaltige Investitionstätigkeit und technologische Entwicklung geben. Es wird darauf ankommen, dass die Gemeinschaft angemessene Finanzierungsinstrumente für den entsprechenden F&E-Anschub bereitstellt, um zu gewährleisten, dass Spitzenzentren eingerichtet werden und erhalten bleiben.

3.8 Das Tarifsystem für die Luftraumnutzer muss transparent sein, um zu gewährleisten, dass die richtigen Anreize für die den Verbraucherbedürfnissen entsprechenden Investitionen geschaffen werden. Ferner wird es auch darauf ankommen, dass der Reglementierungsrahmen die richtigen Impulse für die Investition in neue Technologie und Kapazität gibt. Es ist dem WSA ein Anliegen, dass die Tarifregelung für Luftraumnutzer vergleichbar ist mit den für andere Verkehrsträger wie etwa die Schiene geltenden Kostenregelungen und dass die internalisierten externen Kosten eindeutig ausgewiesen werden. Eine solche Identifizierung wird sehr nützlich sein, um die Industrie zu Anstrengungen zu ermutigen, die Umweltschäden zu senken. Die wesentlichen Anlastungsgrundsätze sollten auf Kosten- und Gebührentransparenz beruhen.

3.9 Dass in diesen Vorschlägen zivile und militärische Luftraumnutzer in einem Atemzug genannt werden, ist völlig logisch, weil dadurch die Zuweisung der Rechte verdeutlicht wird. Allerdings bleibt die Sorge, dass weite Teile des militärischen Nutzern vorbehaltenen Luftraums möglicherweise nicht effizient genutzt werden, und deshalb sollte überlegt werden, ob nicht mehr Luftraum für die zivile Nutzung freigegeben werden könnte. Der Weg zu einer rationelleren Nutzung dieses Luftraums wird wegen der Sicherheitsumgebung militärischer Flugbewegungen zweifelsohne aber mit vielen Stolpersteinen gepflastert sein. Die Lösung von Meinungsunterschieden in diesen Fragen sollte im kleinen Kreis gesucht werden.

3.10 An der Integrität der Rolle der Regulierungsbehörde für eine strenge Durchsetzung der Normen darf nicht gerüttelt werden. Der Ausschuss stellt fest, dass die Modernisierung der

Dienstleistungserbringung, die dem Wettbewerb und dem Absatz Impulse gibt, unterschiedliche Resultate abwerfen kann. Die Qualität der Leistung und die Interessen der Verbraucher dürfen weder in der Übergangsphase noch im Rahmen der Investitionstätigkeit leiden, wie dies bei der Schieneninfrastruktur des Vereinigten Königreiches deutlich zu Tage getreten ist. Die Investition in Luftverkehrsmanagement wird der ganzen Lieferkette Vorteile bringen. Solche Nutzeffekte könnten unter anderem sein:

– geringere Nutzungszeiten der einzelnen Luftraumkomponenten,
– geringere Abschreibung der Luftfahrzeuge und niedrigerer Treibstoffverbrauch, da die Reisezeiten sich verkürzen,
– besseres Passagierhandling auf Flughäfen und Kapazitätssteigerung infolge geringerer Verkehrsverdichtung;
– positive Umweltfolgen.

3.11 Die gesamteuropäische Regulierungsbehörde muss dafür Sorge tragen, dass das Zahlungssystem die Anstrengung der Investitionen anerkennt und entlohnt, und zwar ganz gleich, wo der Investitionseffekt in der Produktionskette greift. Die Reglementierung muss klar und deutlich gehalten sein, um zu gewährleisten, dass Investitionen entlohnt werden können und dass der - private oder öffentliche - Investor einen angemessenen Ertrag erwarten kann.

3.12 In Anbetracht der Tatsache, dass in nächster Zukunft die 450 Flughäfen in Europa pro Jahr etwa 1 Milliarde Passagiere abfertigen werden, sollten die Vorteile der Verbraucher bezüglich Kosten, Reisezeiten und Pünktlichkeit sowie der Umweltnutzen deutlich herausgestellt werden, um die Legitimation der Vorschläge zu untermauern.

3.13 Der Zeitplan für die Einführung dieser neuen Regelung ist an jedweden Projektstandards gemessen sehr kurz gehalten. Es wird entscheidend darauf ankommen, diesen Zeitplan richtig abzustecken. Insgesamt unterschreibt der Ausschuss die Grundprinzipien der Vorschläge, wie sie die Kommission darlegt, aber es bleibt noch viel Detailarbeit zu tun, insbesondere was die Funktionsweise des neuen Regelwerkes im einzelnen, die Konsultierungsvereinbarungen und die Festlegung und Beobachtung der Verwirklichung von Zielvorgaben angeht.

Brüssel, den 17. Juli 2002

Der Präsident des Wirtschafts- und Sozialausschusses	Der Generalsekretär des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Göke FRERICHS	Patrick VENTURINI