

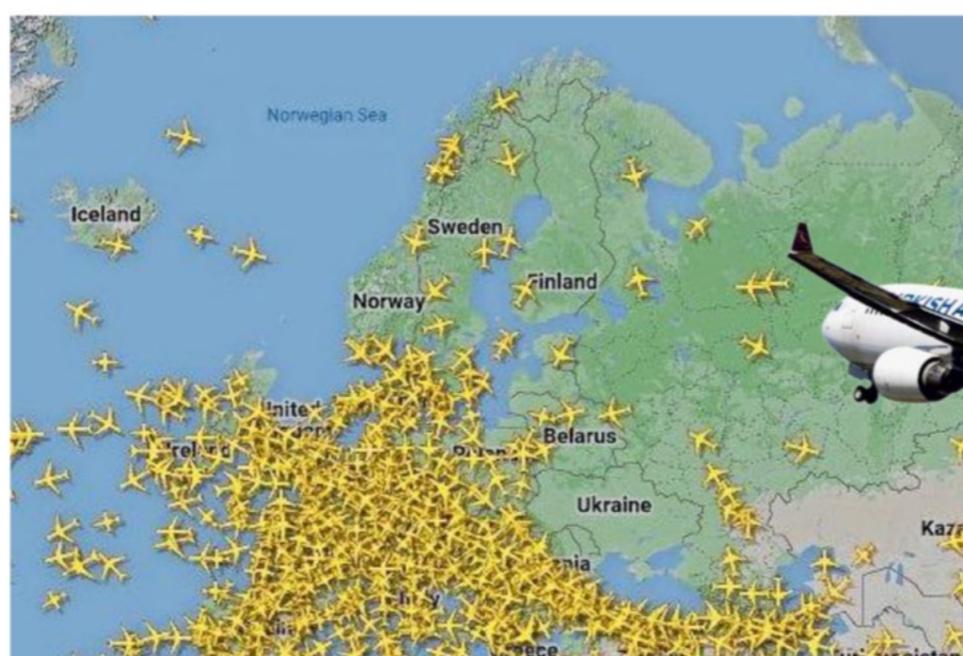
Stau über den Wolken

Die EU hat einen einheitlichen Luftraum beschlossen. Was dahinter steckt und was das für Österreich bedeutet.

Von Marie Miedl-Rissner und Tobias Kurakin

Europas Luftraum ist ein Fleckerlteppich. Statt eines zentralen Flugsicherheitsorgans kochen am Kontinent 37 verschiedene ihr eigenes Süppchen. Die konkreten Folgen: Verspätungen, längere Flugstrecken und mehr Emissionen. Genau das soll sich mit dem EU-Beschluss zu „Single European Sky 2+“ und dem damit einhergehenden gemeinsamen Luftraum ändern. Berechnungen der EU zeigen, dass sich die Luftraumkapazität verdreifachen und die Kosten des Flugverkehrsmanagements halbieren würden. Zudem sollen so

zehn Prozent der Emissionen des Luftverkehrssektors pro Jahr eingespart werden können. Neu ist dieses Bestreben nicht. Denn einen Großteil der Ziele gibt es bereits seit 2004. Die flächendeckende Umsetzung lässt jedoch ähnlich lang auf sich warten, wie so mancher Urlaubsflug nach Mallorca. „Für die Flugsicherheitsbehörden ist das alles ein big, big, business“, sagt Holger Friehmelt, Institutsleiter für Luftfahrttechnik an der FH Joanneum. Denn für jeden Eintritt in den Luftraum müssen Fluglinien eine Gebühr entrichten – vergleichbar mit einer Maut. Daher versuchen viele Airlines möglichst wenige Flugräume zu durchfliegen. „Ein



Flug von Wien nach Kopenhagen, der mehrere Lufträume überquert, verursacht schnell einmal Kosten von mehr als 1000 Euro“, sagt Friehmelt. Die höheren Kosten geben die Airlines an die Passagiere weiter, wodurch Flüge teurer werden. **Zudem sind** manche Behörden fünfmal so teuer wie andere. Airlines wählen daher längere

Flugrouten, um billiger fliegen zu können. Im Durchschnitt ist daher jeder Flug 49 Kilometer länger unterwegs als er müsste. Bis Ende November sind in Österreich im Vorjahr 250.594 Flüge gestartet und gelandet. Nimmt man an, dass jeder dieser Flieger um 49 Kilometer von der Luftlinie abgewichen ist, ergibt das 12.279.106 zusätzliche Kilometer. Damit käme man rund

306 Mal um den Erdball. „Das mag ökonomisch aufgrund der Gebühren sinnvoll sein, ökologisch ist es jedoch der pure Wahnsinn“, sagt Friehmelt. Eine einheitliche Regelung der Gebühren ist aber auch bis 2030 nicht vorgesehen. Allerdings: „Wenn Airlines zukünftig tatsächlich die kürzeste Route wählen, soll es eine Vergünstigung bei den Flugsicherheitsge-



bühren geben“, sagt Markus Pohanka von der Austro Control. So sollen höhere Kosten, die vor allem durch unterschiedliche Lohnkosten für Fluglotsen entstehen, aufgewogen werden. Eine weitere Herausforderung: Derzeit erhalten Flieger oft keine Freigabe, weil am Himmel zu viel los ist. Der Stau am Himmel sorgt aber nicht nur für Verspätungen, sondern schadet



Holger Friehmelt, Sophia Kircher, Markus Pohanka (v. l.) LUKAS LORENZ, FH JOANNEUM, ALAIN ROLLAND / EU 2024

auch der Umwelt. Denn: Obwohl es die technische Möglichkeit eines durchgängigen Starts gibt, muss dieser meist stufenweise erfolgen, da der Luftraum für einen direkten Anstieg auf die Flughöhe zu voll ist. Das kostet Zeit, Treibstoff und Geld.

Aufgrund des Ukrainekriegs drückt der Flugverkehr noch stärker nach Mitteleuropa. Das zeigt auch das österreichische Flugradar. 2024 durchflogen 1,5 Millionen Passagierflugzeuge den heimischen Luftraum – ein Rekord. Dass der Stau am Himmel sich durch den Beschluss in Luft auflöst, denkt Pohanka nicht: „Es gibt sicherlich die Möglichkeit, durch Weiterentwicklungen und verbesserte technische Hilfsmittel den Flugverkehr besser zu steuern. Aber manche Hotspots wie Frankfurt werden bleiben.“ Friehmelt hingegen spricht von einem großen

Potenzial durch „große, gemeinsame Strukturen“. Die Sorge, dass die einzelnen Flugsicherheitsorgane durch den Beschluss arbeitslos werden, ist laut der österreichischen EU-Abgeordneten und stellvertretenden Vorsitzenden des EU-Verkehrsausschusses, Sophia Kircher, unbegründet. „Eurocontrol übernimmt lediglich die übergeordnete Koordination, die operative Umsetzung bleibt Ländersache.“ Die Austro Control ist hier gewissermaßen bereits Musterschüler. Denn eine Zusammenarbeit mit den Nachbarländern ist seit Jahren Realität, auch ein gemeinsames Flugsicherheitsystem wird mit mehreren anderen EU-Ländern bereits erarbeitet. Wie die Reise konkret weitergeht, ist vorerst dennoch offen. Die EU hat bis 2030 noch einiges vor. Denn ausformulierte Richtlinien stehen noch aus.