http://www.airliners.de/das-luftfahrtgipfel/47114
Überblick

Das wurde auf dem Luftfahrtgipfel beschlossen

7. Oktober 2018

Diskussion über den Verspätungssommer im Jahr eins nach Air Berlin: Die Branche beschließt 24 Maßnahmen. Welcher Akteur sich zu was verpflichtet hat, lesen Sie hier.

Mehr Fluglotsen, raschere Passagierkontrollen, dazu "Autobahnen der Lüfte": Beim Luftfahrtgipfel in Hamburg haben Wirtschaft und Politik am Freitag Maßnahmen beschlossen, um Verspätungen und Flugausfälle zu verringern. Die Abschlusserklärung liegt airliners.de vor und skizziert 24 Einzelschritte.

Eine Situation wie in diesem Sommer dürfe sich nicht wiederholen, betonte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU): "Ich werde es nicht akzeptieren, dass es nochmals zu einer derartigen Anhäufung von technischen Problemen, Verspätungen und Abfertigungsproblemen kommt", betonte er nach dem hochrangigen Treffen in der Hansestadt.

2018: Wachstum und extremes Wetter

In diesem Jahr und besonders in der Hauptreisezeit im Sommer mussten die Fluggesellschaften wegen Sicherheitspannen, Streiks und Personalmangels hunderte Flüge streichen. Viele Maschinen starteten und landeten mit Verspätungen.

Die Zahl der betroffenen Passagiere war deutlich höher als im Vorjahr. Dazu kommen langfristige Probleme wie steigende Fluggastzahlen insgesamt und Extrem-Wetterlagen, wie Scheuer betonte.

Auf dem Luftfahrtgipfel sind insgesamt 25 Maßnahmen vereinbart worden. "Wir können Luftverkehr, und das wollen wir unter Beweis stellen", sagte der Minister. Teilnehmer waren neben Scheuer etwa Lufthansa-Lenker Carsten Spohr, der Chef der Deutschen Flugsicherung (DFS), Klaus-Dieter Scheurle, sowie der Vorstandsvorsitzende des Frankfurter Flughafens, Stefan Schulte.

Lesen Sie hier die 24 Maßnahmen in der Übersicht; wer sich wozu verpflichtet hat.

1. Bund und Länder

2. Derzeit stehen in einzelnen Flugsicherungssektoren nicht genügend Fluglotsen zur Verfügung. Um zukünftig eine bedarfsgerechtere und kosteneffiziente Personalplanung zu ermöglichen, wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Verkürzung des Regulierungszeitraums und eine Überarbeitung des Regulierungsrahmens einsetzen.
3. Die Bundesregierung wird sich für eine Verbesserung der Flugsicherungskapazitäten im europäischen Luftraum einsetzen, unter anderem durch eine wirkungsvollere grenzüberschreitende Zusammenarbeit und durch die Schaffung von Voraussetzungen für einen flexibleren sektorübergreifenden Einsatz von Fluglotsen, sowie - auf Basis der Ergebnisse aus EU-Forschungsvorhaben (Sesar) - für eine stärkere Automatisierung der Flugsicherungsdienste.
4. Bund und Länder werden gegenüber den Flughafenbetreibern darauf hinwirken, dass durch die Gestaltung der Entgeltbestandteile nicht nur Anreize geboten werden, lärmarmes Fluggerät einzusetzen, sondern auch zur Steuerung der Nutzung der Infrastruktur an den Tagesrandzeiten; dabei sollen Starts und Landungen, die verspätungsbedingt außerhalb der Slot-koordinierten Betriebszeiten durchgeführt werden, nicht von Rabatt- oder Förderprogrammen in den Entgeltordnungen profitieren können.
5. Die Bundesregierung wird die diesjährigen Erfahrungen mit den zahlreichen Flugverspätungen und Flugausfällen in ihre Verhandlungen über den Vorschlag der EU-Kommission zur Novellierung der EU-Fluggastrechte-Verordnung einfließen lassen.

6. Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, Kurzstrecken- und Zubringer-Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern und die intermodale Anbindung der wichtigen internationalen Verkehrsflughäfen zu verbessern.
7. Entsprechend des Koalitionsvertrages wird die Bundesregierung schnellstmöglich eine Begutachtung der bestehenden Organisation, Aufgabenwahrnehmung und -verteilung der Luftsicherheit an den Flughäfen und die Erarbeitung konzeptioneller Vorschläge vornehmen, um diese effizienter zu gestalten. Alle Beteiligten erkennen dabei an, dass ein höchstmögliches Sicherheitsniveau jederzeit gewährleistet sein muss. Bei der Begutachtung müssen die Diversität der Flughäfen und die Länderinteressen berücksichtigt werden, um Möglichkeiten für eine Lösung zu eröffnen, welche die jeweiligen Besonderheiten berücksichtigt.
8. Künftige Weiterentwicklungen der Kontrolltechnik für die Passagier- und Handgepäckkontrolle werden, soweit mit den Sicherheitsanforderungen vereinbar, auch für eine Effizienzsteigerung der Luftsicherheitskontrollen genutzt. Wir setzen auf eine Innovationsstrategie bei der Passagier-Kontrolltechnik.
9. Der Personaleinsatz der Grenzkontrollen wird im Hinblick auf bedarfsgerechte Kapazitätsanforderungen optimiert, unter anderem auch mit Hilfe automatisierter Grenzkontrollen und beschleunigter Datenbank-Zugriffe für Grenzbeamte.

Flugsicherungsorganisationen

10. Der obere Luftraum soll vorübergehend dadurch entlastet werden, dass für den Übergangszeitraum des Kapazitätsaufbaus auch niedrigere Flughöhen genutzt werden. So kann insbesondere in den Kontrollzentralen für den oberen Luftraum in Karlsruhe und Maastricht die Pünktlichkeit erhöht werden.
11. Fluglotsen sollen soweit wie möglich von Sonderaufgaben entlastet werden. Gleichzeitig soll das vorhandene Personal flexibler eingesetzt werden, indem Dienstpläne und Arbeitszeiten weniger starr gestaltet werden. Darüber hinaus soll durch freiwillige Überstundenregelungen zusätzliche Kapazität geschaffen werden.
12. Um die Planungssicherheit für die Flugsicherungsorganisationen zu erhöhen, werden Flüge grundsätzlich stärker auf der im übermittelten Flugplan angemeldeten Strecke geführt ("fly as filed"). Damit werden nicht planbare Überlastsituationen in einzelnen Sektoren vermieden. Einzelfreigaben im Streckenflug sollen auf ein Minimum beschränkt werden.
13. Um die Komplexität der Arbeit der Fluglotsen zu verringern und damit die Kapazität im Luftraum zu erhöhen, soll der Verkehr zukünftig stärker gebündelt und damit standardisiert werden. Die Verkehrsströme werden somit gleichsam auf "Autobahnen der Lüfte" gelenkt.
14. Aufgrund der derzeit angespannten Personalsituation werden die Flugsicherungsorganisationen ihre maximale Ausbildungskapazität ausnutzen, um für die betroffenen Sektoren mittel- und langfristig mehr Fluglotsen bereitstellen zu können.
15. Die bestehenden Strukturen für die Lotsenarbeit sollen so verändert werden, dass durch neue Technik und Verfahren eine Vergrößerung der Sektoren und damit perspektivisch ein flexiblerer Einsatz möglich wird. Dadurch können Lotsen leichter und kurzfristiger dort eingesetzt werden, wo Bedarf besteht. Darüber hinaus wird ein Berechtigungssystem der Lotsen angestrebt, das an die genutzte Flugsicherungstechnik und nicht mehr an den kontrollierten Luftraum anknüpft.

Flughäfen

16. Optimierte Zuführung der Fluggäste zu allen Kontrollstellen einschließlich sogenannter "fast lanes", um die vorhandenen Kontrollkapazitäten allen Fluggästen bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen und so die Wartezeiten insgesamt zu minimieren.
17. Verspätete Flüge werden gemeinsam mit den Fluggesellschaften im Rahmen eines Monitoring-Verfahrens analysiert und darauf aufbauend die Vorfeldorganisation sowie -koordination gemeinsam mit allen beteiligten Dienstleistern optimiert.
18. Für die Sicherheitskontrollen werden, wo erforderlich, zusätzliche Flächen bereitgestellt.
19. Das Flughafenpersonal und das der Bodenverkehrsdienstleister wird in Spitzenzeiten verstärkt, auch zum Beispiel durch flexible und anreizbasierte Dienstplangestaltung.

Fluggesellschaften

20. Zeitkritische Flüge werden von den Fluggesellschaften stärker überwacht, verspätete Flüge werden nach Möglichkeit schneller durchgeführt und der Turnaround am Flughafen beschleunigt.
21. Verspätungsanfällige Flüge werden durch kurz- und langfristigen Abgleich des Flugplans mit den Ist-Werten ermittelt, um dann ggf. einen Teil der geplanten Flugzeugrotation herauszulösen und die Übernahme des Fluges durch ein anderes Flugzeug zu ermöglichen. Weiterhin erfolgt vor diesem Hintergrund, wo zielführend, eine Entzerrung der Flugpläne.
22. Die Fluggesellschaften prüfen und nutzen die Möglichkeiten, die ihnen EU-rechtliche Vorgaben für den Verzicht auf die Entladung von unbeabsichtigt unbegleitetem Gepäck gewähren, um Verspätung wegen der Entladung zu vermeiden.
23. Flugreisende werden umfassend und frühzeitig Informationen zu Verspätungen und Annullierungen mittels der bei Flugbuchung hinterlegten Kontaktdaten erhalten, auch im Sinne eines Frühwarnsystems. Dazu werden die relevanten Daten offen bereitgestellt.
24. Soweit nicht vorhanden, werden von jeder Fluggesellschaft zentrale und kompetente Anlaufstellen für Reisende zur Informationsweitergabe bei Verspätungen, der Abwicklung von Entschädigungsansprüchen sowie zur Entgegennahme von Beschwerden eingerichtet, auch unter Nutzung technischer Hilfsmittel, wie z.B. den jeweiligen Smartphone Apps der Fluggesellschaften. Der Online-Zugang zu Informationen hinsichtlich Entschädigungen, Beschwerden und Schlichtung wird übersichtlich gestaltet.
25. Technische Störungen des Fluggeräts werden durch optimierte vorausschauende Wartung minimiert.

Eingeladen zu dem Gipfel hatte Hamburg, das derzeit den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz hat. Der Regierende Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) sagte nach dem Treffen, es werde nicht so sein, "dass wir ab morgen keine Verspätungen mehr haben". Das Ziel, Verspätungen und Ausfälle zu verringern, könne aber gemeinsam erreicht werden.

Scheuer kündigte ein Folgetreffen vor dem Sommerflugplan im März kommenden Jahres an. So solle auch das "Monitoring" verbessert werden - "wir wollen immer wieder nachfragen, wo es hakt, und wo es Verbesserungen gibt".