

Luftverkehrsnetzes der EU zu erhöhen. Er beschäftigt sich mit der „Netzfunktion“. Dies muss in einer zentralisierten Weise erfolgen, etwa in Bezug auf die Gestaltung des europäischen Streckennetzes, die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr (ATFM) und die Koordinierung der Funkfrequenzen, die im allgemeinen Flugverkehr benutzt werden.

- Die funktionalen Luftraumblöcke (Functional Airspace Blocks – FAB) sollen der Zersplitterung des europäischen Luftraums ein Ende setzen, indem sie ihn entsprechend den Verkehrsströmen anstatt wie bisher entlang der nationalen Grenzen neu ordnen. Dies soll eine verbesserte Zusammenarbeit (d. h. eine bessere Verwaltung des Luftraums und eine Optimierung des Streckennetzes sowie größenbedingte Kostenvorteile durch die Integration der Dienste) oder sogar die Verschmelzung von Flugsicherungsorganisationen über nationale Grenzen hinweg ermöglichen, wodurch sich die Kosten von ANS verringern würden. In jedem FAB müssen die betroffenen Mitgliedstaaten gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste (ATS)[12] benennen. Bisher hat man sich auf neun FAB geeinigt, die 31 Länder[13] umfassen.
- Das „Gemeinsame Unternehmen SESAR“ wurde im Jahr 2007 geschaffen und verwaltet die technologischen und industriellen Dimensionen des SES, d. h. die Entwicklung und Einführung des neuen europäischen ATM-Systems. Die geschätzten Gesamtkosten der Entwicklungsphase des SESAR-Programms (für die Zeitspanne 2008-2024) betragen 3,7 Mrd. EUR, die sich in gleichen Teilen auf die EU, Eurocontrol und die Industrie

[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/de/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_3.4.8.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/de/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.4.8.html)