

# BULLETIN

## August 2013

Check:  
new website  
[www.aerodromes.ch!](http://www.aerodromes.ch)

### Selber schuld?

*Liebe Mitglieder  
In schonungsloser Of-  
fenheit berichten wir  
im nachfolgenden Ar-  
tikel «Brüsseler Salat»  
über die Erfahrungen  
von GA-Vertretern  
mit EU-Behörden.  
Und das ist gut so.*



*Jeder, der über diese  
offensichtlich vorherrschenden Verhältnisse liest, wird  
sich ungläubig fragen: «Wie ist das möglich? Sind wir nicht  
auch mindestens teilweise selber mitverantwortlich?»*

*Bereits vor mehreren Jahren hat der VSF erkannt, dass  
ein grosser Teil der regulatorischen Unvernunft aus Brüs-  
sel stammt. Wir haben uns immer wieder die Frage ge-  
stellt, wie denn noch wirksamer Einfluss genommen wer-  
den kann. Im Gegensatz zu den Landesflughäfen und den  
grossen Fluggesellschaften gibt es in Brüssel offensicht-  
lich ein Problem der Wahrnehmung der General Aviation.  
Was heisst GA? Was umfasst die GA? Gehört die Business  
Aviation dazu oder nicht? Welche Bedeutung innerhalb der  
Aviatic haben die Aktivitäten der GA? Die Definition «alles  
ausser Linien- und Charterverkehr» ist zwar für Fachleute  
nachvollziehbar, für Dritte und auch für die Politik aber  
nicht wirklich verständlich. Der Begriff GA muss vermehrt  
bewusst mit Inhalt gefüllt werden, z. B. mit den Begriffen  
Business Aviation, Arbeitsfliegerei, Rettungsflugwesen,  
Helikopter, Ausbildung, nichtkommerzielle Flüge, usw.*

*Im Gegensatz zu den Linien- und Chartergesellschaften  
mit Konzernstrukturen besteht die GA vor allem aus KMU-*

*Betrieben, auch bezüglich Infrastruktur. Sowohl national  
aber noch vermehrt auf der europäischen Ebene sind  
daher Schulterschlüsse der Verbände zwingend. Nur so  
kann politisch die volkswirtschaftliche Bedeutung sicht-  
bar gemacht werden. In der Schweiz sind praktisch alle  
GA-Verbände Mitglieder des Dachverbandes Aerosuisse.  
Fragen wir uns, was unternimmt die Aerosuisse auf der  
europäischen Ebene für die GA? Ohne unkorrekt zu sein,  
darf festgesellt werden – bis jetzt sehr wenig. Hier gibt es  
mit Sicherheit ein grosses Verbesserungspotenzial.*

*Veränderungen im positiven Sinne können, wie wir immer  
wieder erfahren haben, kaum im direkten Gespräch mit  
den Verwaltungen – sei es national oder europäisch – er-  
reicht werden. Dazu braucht es die Vorgaben der Politik.  
Und das ist wieder die zentrale Aufgabe des Dachverban-  
des Aerosuisse, national, aber auch europäisch.*

*Es geht darum, mit den Informationen des heute bereits  
funktionierenden Frühwarnsystems politisch Einfluss zu  
nehmen, und zwar direkt bei den zuständigen Parlamen-  
tariern in Bern und in Brüssel. Weiter müssen die interna-  
tionalen Aktivitäten des BAZL auf die Bedürfnisse und Inte-  
ressen der GA abgestimmt werden. Dieser seit längerem  
diskutierte Ansatz muss konsequent umgesetzt werden.*

*Es gilt, neben all den anstehenden nationalen Themen  
wie LFG II, Lauftraumstruktur, Skyguide National usw.  
auch den Fokus auf das Wesentliche zu richten:*

*Es muss gelingen, die Wettbewerbsfähigkeit und die Exis-  
tenzberechtigung der GA-Betriebe wieder herzustellen, zu  
erhalten oder zu steigern. Wir werden daran gemessen!*

*Werner Ballmer, Präsident VSF*

### Brüsseler Salat – eine Blitzlichtaufnahme

Andreas Fuhrmann

Verschiedene Indizien deuten darauf hin, dass die Bedürf-  
nisse der General Aviation (GA) – des Individualverkehrs  
zur Luft – selbst von den höchsten behördlichen und poli-  
tischen Entscheidungsträgern zu wenig ernst genommen  
werden. Diese Vermutung ist nicht neu. Eine Begegnung,  
die jüngst in Brüssel stattfand, scheint diese These nun in  
erschreckender Weise zu bestätigen. Sie finden nachste-  
hend die auszugsweise Wiedergabe eines lesenswerten  
Berichts in der Zeitschrift «Pilot und Flugzeug»<sup>1</sup>:

Am 19. Juni fand in Brüssel eine erste Anhörung von  
Repräsentanten der GA mit Vertretern des EU-Parla-  
ments, der EU-Kommission und der EASA statt. Initianten

dieses Anlasses waren die IAOPA und die deutsche AOPA.  
Die Veranstaltung ist insofern aufschlussreich, als sie  
zum Ausdruck bringt, wo die Ursachen liegen, die einem  
Industriezweig eines ganzen Kontinents durch eine Flut  
überflüssiger Vorschriften schaden, nämlich in der Ge-  
ringschätzung der Bedürfnisse eines nicht unbedeuten-  
den Wirtschaftszweigs und eines Teils der Bevölkerung<sup>2</sup>.  
Der Europa-Vorsitzende der IAOPA und ein Exponent von  
AOPA France schilderten zu Beginn der Begegnung ein-  
drücklich, welche verheerenden Auswirkungen die An-  
wendung von Regeln aus der Grossluftfahrt auf die GA  
bislang gehabt haben. (Zitat: «Sinnlose und enorm >

teure Regeln werden erlassen, selbst wenn EASA-eigene Studien sagen, dass sie keinerlei Sicherheitsgewinn bringen!»)

Der oberste Luftfahrtverantwortliche in der EU-Kommission<sup>3</sup> enthüllte den anwesenden Vertretern der GA seine Wahrnehmung der Dinge: Die EU-Kommission werde von der GA als «white shark» wahrgenommen, der die Allgemeine Luftfahrt allmählich auffresse. Die EU-Kommission wolle dies aber nicht. Unmittelbar nach seinem Statement verliess der Director of Aviation der EU-Kommission aber die Diskussionsrunde, ohne sich auch nur eine Frage der GA-Vertreter oder der EU-Parlamentarier anzuhören.

Der zweite Vertreter der EU-Kommission<sup>4</sup> präsentierte einige Massnahmen, die zeigen sollten, dass die Behörde die Anliegen der GA verstanden hätte. Bei näherem Hinsehen handelte es sich jedoch lediglich um Ankündigungen von Milderungen der schlimmsten Auswirkungen bisheriger EU-Regelungen. Nach einigen kritischen Fragen suchte auch dieses Kommissionsmitglied nach der Hälfte der Veranstaltung bereits das Weite.

Auch die Diskussion mit dem EASA-Vertreter<sup>5</sup> enthüllte dessen Aufgabenverständnis durch Rechtfertigungsversuche ohne grosse fachliche Überzeugungskraft. Sie gipfelte in der Aussage, dass Sicherheit keinesfalls infrage gestellt werden dürfe, einzig weil Flugplatzbetreiber mit kürzeren Pisten in finanzielle Schwierigkeiten geraten würden.

Der Verlauf der Anhörung liess offensichtlich nicht erkennen, dass die Kommission an einem Feedback der Branche sonderlich interessiert wäre. Speziell die Vertreter der EU-Kommission machten gar nicht erst den Versuch, die bisherige Regulierung zu rechtfertigen oder auch nur zu erklären. Sie gaben recht freimütig zu, dass diese Regulierung höchst negative Auswirkungen auf die GA hat. Das oberste verantwortliche Kommissionsmitglied zeigte gar ein unverhohlenes Desinteresse an der Problematik («one rule does not fit all») und am Feedback der Betroffenen. Soweit die wichtigsten Eindrücke von Teilnehmern an diesem Anlass.

Und in der Schweiz? Welche Rolle spielt unser zuständiges Bundesamt? Stimmt der Eindruck, dass es die ihr verbleibenden Spielräume oft nicht zugunsten der schweizerischen Bedürfnisse nutzt und ihnen manchmal gar in vorauseilendem Gehorsam in unserem Land Rechtskraft verleiht? Ist es zutreffend, dass die verantwortlichen Fach- und Führungspersonen im BAZL heute mehrheitlich keine fliegerische Praxis haben und deshalb nicht in letzter Konsequenz ermessen können, was sie anrichten?

Jedenfalls tönen die kritischen Stimmen hierzulande erstaunlich ähnlich wie bei unseren europäischen Nachbarn. So bezeichnet Daniel Affolter, Präsident der AOPA Schweiz, die Auswirkungen der Regulationsflut auf die General Aviation treffend als «gesetzgeberischen High-speed Stall». Der VSF teilt seine Wahrnehmung, dass «immer mehr Gesetze und Vorschriften nicht zu mehr, sondern zu weniger Safety und Security führen». Nicht zuletzt indem dadurch bei Piloten der fatale Eindruck entsteht,

dass die Sicherheit eines Fluges gewährleistet sei, wenn sie nur alles nach Vorschrift machen würden. Daniel Affolter bestätigt, dass auch die Mitglieder seines Verbands «die stete unüberblickbare Zunahme von Vorschriften, die oft weder logisch noch notwendig sind» durchwegs beklagen und dass er beobachtet, dass überdurchschnittlich viele Piloten deswegen das Fliegen gar aufgeben.

Die Betroffenen der GA, die von der Flut unvernünftiger und unverhältnismässiger Regulationen zu ertrinken drohen, sehnen sich in die Zeit vor der Unterzeichnung der Bilateralen I zurück, als das Bundesamt für Zivilluftfahrt sich noch von einer kundenorientierten, partnerschaftlichen Denk- und Handlungsweise leiten liess und wo der gesunde Menschenverstand, die gegenseitige Achtung und die Eigenverantwortung hochgehalten wurden. Nach der Zeit, als bei der Legiferierung von Gesetzen und Verordnungen für die Luftfahrt die Bedeutung der GA, etwa als Arbeitgeber oder als Lieferant von Pilotennachwuchs, und die Bedürfnisse dieser Branche noch angemessen berücksichtigt wurden. Wirklich ein unerfüllbarer Traum längst vergangener Zeiten?

Der Verband Schweizer Flugplätze wird jedenfalls trotz des schmerzlichen Souveränitätsverlustes nicht nachlassen in seinen Anstrengungen für bessere Rahmenbedingungen der General Aviation in der Schweiz. Wir werden noch engere Allianzen mit in- und ausländischen Partnern eingehen müssen. Wir werden uns bemühen, das BAZL als verständnisvolle und mutige Verteidigerin der Interessen einer bedeutenden Minderheit in der schweizerischen Zivilluftfahrt zurückzugewinnen zu können.

<sup>1</sup> Jan Brill, «Pilot und Flugzeug» 07/2013

<sup>2</sup> In Europa (ohne Türkei, Ukraine, Weissrussland und ohne Heliports) zählte das CIA World Factbook im Januar 2012 total 3687 Flugplätze, davon zirka 30 Grossflughäfen.

<sup>3</sup> Matthew Baldwin, Director of Aviation der EU-Kommission

<sup>4</sup> Filip Cornelis, Head of Aviation Safety der EU-Kommission

<sup>5</sup> Jules Kneepkens, Rule Making Director der EASA

<b>EU-Parlament</b>	Legislative Kann Gesetze <b>nur als Ganzes (!)</b> annehmen oder ablehnen
<b>EASA</b>	Selbständige Agency Alle EU-Staaten sind stimmberechtigte Mitglieder der GV Schweiz ist Mitglied <b>ohne</b> Stimmrecht
<b>Souveränität der Schweiz</b>	Die Schweiz hat ihre <b>rechtliche Hoheit in der Luftfahrt</b> mit der Unterzeichnung der Bilateralen I an die EU, also auch an die EASA abgetreten und hat sich verpflichtet, alle Vorschriften unverändert zu übernehmen.
<b>Koordinationsausschuss</b>	Im Abkommen ist ein schweizerisch-europäischer Koordinationsausschuss für Differenzen und Wünsche vorgesehen. Er hat jedoch nicht die nötigen Kompetenzen, um Wirkung zu entfalten.

### Die neue Website des Verbandes

**www.aerodromes.ch mit vielen News, Informationen und Dokumentationen ist aufgeschaltet. Bitte beachten Sie auch die neue Mailadresse des Verbandes: info@aerodromes.ch.**

### Aiming Point

Der Mensch ist das einzige Lebewesen, das im Flug eine warme Mahlzeit zu sich nehmen kann!