

Forum für die General Aviation bei der Aufsichtsbehörde

Massive Kritik am BAZL

Vertreter aus nahezu allen Bereichen der General Aviation (GA) übten am 2. Dezember anlässlich des BAZL-Forums in Ittigen massive Kritik an der Aufsichtsbehörde. Bessere und mehr Information, Augenmass und das Ausnützen des Handlungsspielraums bei EASA-Auflagen lauteten einige Forderungen. Das BAZL will bis Ende Februar Lösungen präsentieren.

Report von Hansjörg Bürgi

An dem auf Initiative der Aerosuisse zustande gekommenen Forum nahmen unter anderem folgende Repräsentanten der privaten und gewerbmässigen Fliegerei ausserhalb des Linienverkehrs teil: Paul Kurrus (Aerosuisse), der Aero-Club der Schweiz (AeCS) mit Beat Neuenschwander, Swiss International Airports Association (SIAA) mit Charles Riesen, der Verband Schweizer Flugplätze mit Pierre Moreillon, der schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) mit Markus Kälin, die AOPA mit Daniel Affolter, der Motorflugverband mit Peter Wey sowie Jürg Fleischmann von der Lions Air Group und Stefan Freudiger von der IFB AG. Sie alle nahmen die Gelegenheit wahr, um mit der BAZL-Direktion, in harter, aber anständiger Weise, über den in der Branche herrschenden Unmut gegenüber der Behörde zu sprechen.

EASA lässt nur wenig Spielraum zu

Nur zu gut erinnern sich viele der Teilnehmer an eine ähnliche Veranstaltung vor bald zwei Jahren, die ohne Folgen geblieben ist. BAZL-Direktor Peter Müller erwähnte einleitend, dass es darum gehe, das regulatorische Umfeld zu verstehen, Änderungspotential auszuloten, das Unveränderliche zu akzeptieren und konkrete Massnahmen umzusetzen. Er habe in seinem ersten halben Jahr beim BAZL den Unmut aus gewissen Kreisen gegenüber der Aufsichtsbehörde erfahren. Es sei auch ein Safety-Problem, wenn BAZL-Massnahmen nur schlecht akzeptiert würden.



Urs Haldimann, Leiter Recht und Internationales beim BAZL, zeigte auf, wie klein der Spielraum der Schweiz bei Beschlüssen der EASA ist. So könnten EASA-Verordnungen nach

dem Motto «Take it or leave it» nur akzeptiert oder abgelehnt werden. Allerdings könne sich die Schweiz bei der Erarbeitung der Verordnungen einbringen. Das sei dank des Beobachterstatus der Schweiz möglich. Zudem könne ein schriftlicher Kommentar eingereicht werden. «Wir werden gehört, aber nur wenn wir etwas Schlaues zu sagen haben», meinte Urs Haldimann. Für schweizerische Sonderlösungen sei in der EASA kein Raum. Bezüglich Luftfahrt sei die Schweiz aber faktisch wie ein Mitgliedstaat in die EU integriert. Ziel des Luftverkehrsabkommens sei es, der schweizerischen Industrie gleich lange Spiesse zu verschaffen. Wichtig sei, dass man zu den Entwürfen der EASA, welche auf ihrer Website (www.easa.europa.eu) publiziert werden, Stellung nehme.



Christian Hegner listete die Vor- und Nachteile der EASA-Mitgliedschaft auf und schloss daraus, dass nur eine umfassende Zusammenarbeit gute Resultate bringe. Er fokussierte auf

Fragen der Maintenance und präsentierte ein Beispiel für die Kosten einer CAMO-Zertifizierung (Continuing Airworthiness Management Organisation). So liessen sich unter anderem Flugzeuge innerhalb der EU leichter transferieren, da weniger Bürokratie anfallt.

Branche will mehr mitreden



Markus Kälin als Präsident des SVFB, der 75 Hersteller- und Unterhaltsbetriebe vereint, erwartet von der Aufsichtsbehörde, dass die Industrie vermehrt in die EASA-Diskussionen einbezogen wird. Dadurch könne auch das in der Branche vorhandene Know-How genutzt

werden. Er erinnerte an den EU-Parlaments-Beschluss vom 3. Februar 2009, wonach der GA einerseits eine hohe wirtschaftliche Bedeutung zugemessen und andererseits anerkannt werde, dass die EASA-Regelungen für die General Aviation nicht unbedingt zweckmässig seien. Er forderte bezüglich der Einführung neuer EASA-Regeln einen Marschhalt und ein partnerschaftliches lösungsorientiertes Handeln seitens der Behörde. Zudem sei vom BAZL die Harmonisierung zwischen amerikanischen und europäischen Regelwerken mit Priorität voranzutreiben, das sei ein echtes Problem für die Industrie. «Wir wollen auch nicht die Besten der Besten sein, das ist nur mit unglaublich hohem Aufwand verbunden», so Markus Kälin.



Charles Riesen, Verwaltungsrat der Alpar AG, sprach als Vertreter der Flugplätze mit einem Verkehrsmix, wie ihn Bern-Belp kennt. Die betrieblichen Abläufe auf den

Regionalflugplätzen würden durch die laufend zunehmende Regelungsflut aufwendiger, der Handlungsspielraum beschränkt und viele personelle Ressourcen gebunden. All dies verursache Kosten, die nicht verhältnismässig seien. Zudem entstehe bei Ausbauprojekten weniger Planungssicherheit. Die Eigenverantwortung und die Motivation nehmen unter der «Fuchtel» einer «Verwaltungssicherheit» ab. Er stellte auch die ketzerische Frage, ob als neues politisches Ziel gelte, die Anzahl der Flugplatzanlagen drastisch zu beschränken?

Komplizierte BAZL-Informationen

Als Lösungsansätze nannte Charles Riesen unter anderem: Die verschiedenen Verkehrsträger sollen gleich behandelt werden. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit soll auch

zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit beachtet werden. Er forderte praktikable Fristen, welche eine sichere Einführung neuer Vorgaben erlauben und die staatliche Übernahme der hohen Sicherheitskosten.



Emil Blumer, Ressortleiter Internationales/EASA im Zentralvorstand des AeCS konzentrierte sich auf die nicht kommerzielle Freizeitfliegerei. Wenn das BAZL die Sicherheit hoch halten wolle,

müssten die «Kunden» in die Umsetzung der notwendigen Massnahmen einbezogen werden. Es sei nur soviel zu regulieren, wie unbedingt notwendig, und der Spielraum sei voll zu Gunsten der «Kunden» auszunützen. Zudem brauche das Luftraum-Management eine akzeptable Strategie. Er kritisierte auch die Information durch das BAZL, da diese auf einem für den Freizeitpiloten zu hohen Niveau verlaufe und vom AeCS für seine Mitglieder «übersetzt» werden müsse. Zudem forderte er eine rasche Total-Überarbeitung der Gebührenordnung, die willkürlich entstanden sei. Ehrenamtlich Tätige dürften nicht gleich wie Kommerzielle behandelt werden.

BAZL-Leute auf schwarzer Liste



Stefan Freudiger, Maschineningenieur der IFB AG, kritisierte die hohen Gebühren, welche die Luftfahrtbetriebe in ihrer Existenz gefährden. Er zählte einige Reaktionen der GA auf die BAZL-Mass-

nahmen auf: Zunehmendes Unverständnis, Vertrauensverlust, Frustration, wachsende Grauzonen, erste Geschäftsaufgaben, Aufbau politischer Opposition und die Prüfung einer schwarzen Liste für luftfahrtfeindliche BAZL-Mitarbeitende sowie die Prüfung eines Sperrkontos für BAZL-Rechnungen. All das verschlechtere das Klima und die Sicherheit. Er forderte eine Regulierungspause für zwölf Monate, Rechnungen nur noch nach Aufwand und keine mehr auf Vermutungsbasis.



Für Jürg Fleischmann, CEO der Lions Air Group, ist es bereits «fünf nach Zwölf». Er ist einer der Initianten des im Herbst durchgeführten «Egerkinger Forums» für die GA. Im Vorfeld und im Nach-

gang zu dieser Veranstaltung hat Jürg Fleischmann viele Reaktionen von Geschäftsführern von Maintenance- und Operations-Betrieben erhalten, welche sich nicht trauten, an dieser Veranstaltung teilzunehmen, weil sie sich vor Repressalien von BAZL-Mitarbeitenden fürch-

teten. Das sei doch eine bedenkliche Entwicklung, meinte Jürg Fleischmann.

Er widersprach der Aussage, dass innerhalb der EASA alle Spiesse gleich lang seien: Die Mode-S-Transponder-Umrüstung werde in Italien anders gehandhabt als in der Schweiz. Auch der Import eines Helis aus Deutschland könne nicht ohne «Export C of A» erfolgen. Dasselbe erfuhr er, als ein Heli nach Italien verkauft wurde. Kritik übte er an dem Vorhaben, dass Fluggruppen, welche Rundflüge ausführen, ein «AOC light» erwerben müssten. Jürg Fleischmann berichtete von Schweizer Firmen, die jahrzehntelange hier operierten, aber wegen der Auflagenflut ihr AOC nun in Malta oder Lettland haben. Er ist stolz darauf, dass er mit dem Schweizer Kreuz auf dem Heck weltweit fliegen kann. Dennoch überlegt er sich, ob er nicht die Betriebsbewilligung (AOC) in einem anderen Land einrichtet, denn hier sei es bald nicht mehr möglich, normal zu operieren. Die Lions Air Group verfügt über zwei AOC in Österreich, dafür hat Jürg Fleischmann viel Lob übrig: Dort sei die Aufsichtsbehörde abgeschlossen, lösungsorientiert, man setze sich an einen Tisch, bespreche das Problem und finde ein Lösung.

Regulierungs-Marschhalt kommt



BAZL-Direktor Peter Müller erwähnte, dass es ihm ein persönliches Anliegen sei, dass der Dialog mit der GA intensiviert werde. Er versprach, dass man Feedback auf die Anliegen erhalten

werde, das sei ihm persönlich wichtig. Dann nahm Peter Müller zu einigen der Vorwürfe konkret Stellung: «Wir wollen nicht die besten sein, aber im vorderen Drittel.» Er riet, via Verbände vermehrt auf die EASA Einfluss zu nehmen. Das BAZL klärt ab, wo und wie mehr erreicht werden könnte. Zudem sicherte er einen Marschhalt zu. Er selbst habe bei der EASA das Regulierungstempo gerügt. Die EASA sei daran, sich diesbezüglich Gedanken zu machen. Und die Termine bei Bewilligungsverfahren bei Infrastrukturanlagen müssten seitens des BAZL eingehalten werden.

Sorgen bereitet ihm die erwähnte «schwarze Liste der Inspektoren». Die Kommunikation an der Front klappe anscheinend nicht und schriftliche Informationen würden nicht verstanden. «Wir müssen in der Sache klarer kommunizieren», fuhr er fort. Die Gebührenregelung stamme nicht aus dem BAZL, sondern aus dem Finanzdepartement. Deshalb müsse auf politischer Ebene interveniert werden. Die auf wackeligen Füßen stehende Aufsichtsabgabe sei ein Beispiel dafür.

FACTS

Dass es in der GA brodelt, zeigten einige Beispiele, die genannt wurden:

Im laufenden Projekt wurde nach der Erteilung der Bewilligung die neue **Berner Piste** umcodiert, weil sie 160 Meter über die Norm hinausreichte. Das kostete die Alpar rund zwei Millionen Franken.

Ramp-Mitarbeiter des Flughafens Bern werden täglich bis zu 20-mal wie ein unbekannter Passagier gescannt und müssen jedes Mal beweisen, dass sie keine Terroristen sind.

Beim Hartbelag-Startstreifen der **Segelfluggpiste im Birrfeld** musste die Baufirma zweimal tätig werden, weil der erste BAZL-Inspektor etwas anderes wollte als der zweite. Die Kosten trägt die Segelfluggruppe.

Bei einem **Audit der Lions Air** erschien der Inspektor mit einer Manual-Version 15, obwohl bei Lions Air schon die Version 16 abgestempelt, die Version 17 bereits eingegeben und der Erhalt bestätigt war.

Ein BAZL-Inspektor, der am gleichen Tag am gleichen Ort sechs verschiedene Flugzeuge kontrollierte, hat **sechsmal die Fahrkosten** in Rechnung gestellt.

Mit Aerosuisse und Aero-Club

Pierre Moreillon vom Verband Schweizer Flugplätze strich die Wichtigkeit der Reorganisation der Lufträume und die Förderung neuer Anflugverfahren hervor. Dabei dürfe gerne auf das Know-how der Industrie zurückgegriffen werden. Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus rügte die heutige Bürokratie und die Papierflut: Mehr Papier bedeute eben nicht mehr Sicherheit. Er sprach sich für eine Bürokratie-Entlastungs-Offensive aus, so wie sie Bundesrätin Doris Leuthard im Volkswirtschaftsdepartement angeordnet habe. CASO Andrea Muggli stellte sich vors BAZL und warnte davor, Findings von EASA-Audits nicht ernst zu nehmen. Es gehe dabei um Landesinteressen.

Das BAZL wird zusammen mit der Aerosuisse und dem Aero-Club bis Ende Februar die wichtigsten Anliegen mit einer Arbeitsgruppe untersuchen. Ziel wäre, sich in einem Jahr wieder zu treffen. Die ersten Reaktionen auf das Forum waren sehr positiv, alle sind nun gespannt, welche Resultate man erwarten darf. www.bazl.admin.ch