

GESCHÄFTSBERICHT DES PRÄSIDENTEN
AN DIE GENERALVERSAMMLUNG DES SVFB
VOM 22. APRIL 2010

Sehr geehrte Mitglieder des SVFB, sehr verehrte Gäste

Ich habe meinen Jahresbericht in fünf Teile gegliedert und die vielfältigen sichtbaren und weniger sichtbaren Tätigkeiten des SVFB's zusammenfassend dargestellt.

Wirtschaftliches Umfeld

Die globale Weltwirtschafts- und Finanzkrise scheint langsam der Vergangenheit anzugehören. Trotzdem ist in der Aviatikbranche das Licht am Ende des Tunnels noch nicht wirklich auszumachen. Die Airline Industrie und die Business Aviation erholen sich nur sehr zögernd. Es wird zwar wieder etwas mehr geflogen und das eine oder andere stillgelegte Flugzeug wurde wieder in Betrieb genommen. Die gewerbliche Luftfahrt steht aber nach wie vor unter einem enormen Kostendruck, der wenn immer möglich an weitere Dienstleistungsbetriebe weitergegeben wird, mitunter auch an die Unterhaltsbetriebe.

Entgegen den Erwartungen waren der grösste Teil der Unterhaltsbetriebe im Jahre 2009 gut bis sehr gut ausgelastet. Ausgeblieben sind jedoch Aufträge für werterhaltende oder wertsteigernde Investitionen. Zugenommen hat als Folge der gestiegenen Kosten der Margendruck. Diesbezüglich haben nun einige Betriebe die Grenze des noch Verkraftbaren erreicht und werden nicht darum herumkommen, auch in dem immer noch schwierigen wirtschaftlichen Umfeld die Stundensätze und Handelsmargen anzupassen.

Politisches und reglementarisches Umfeld

Auf der politischen Seite konnte die Schweizer Luftfahrt zwei wichtige Erfolge verbuchen. Dank grossem Einsatz der Aerosuisse wurde die Spezialfinanzierung Luftfahrt durch das Schweizervolk im November 2009 gutgeheissen. Dadurch fliesst in Zukunft ein Teil der Treibstoffabgaben (rund 40 Mio CHF / Jahr) nicht mehr in den Fonds „Spezialfinanzierung Strasse“ sondern steht der Luftfahrt zur Verfügung. Die Mittel sollen zur Förderung der Sicherheit und des Umweltschutzes eingesetzt werden. Wie die Gelder genau aufgeteilt werden sollen, ist noch offen. Damit wird die Luftfahrtindustrie als Ganzes etwas entlastet, was auch den Unterhaltsbetrieben mittelfristig einen indirekten Nutzen bringen sollte. Gemäss Beschluss der letzten Generalversammlung unterstützte der SVFB die Abstimmungskampagne mit CHF 5000.00.

Ein weiterer wichtiger Erfolg ist die Ablehnung der vom UVEK vorgeschlagenen Aufsichtsabgabe. Dank intensivem Lobbying der Aerosuisse konnten die Parlamentarier im Vorfeld der Beratungen von den negativen Auswirkungen dieser unnötigen Aufsichtsabgabe überzeugt werden. Das Parlament hat dann auch mit grosser Mehrheit die zusätzliche (steuerliche) Belastung der Luftfahrt abgelehnt. Dadurch sind auch den Unterhaltsbetrieben Kosten in Millionenhöhe erspart geblieben.

Zwischenzeitlich hat bekanntlich die Europäische Kommission die EASA dazu aufgerufen, hinsichtlich Reglementierung einen Gang zurückzuschalten. Dies weil man nun auch in Bruxelles eingesehen hat, dass mit Bürokratie und überperfektionierten Regelwerken die Sicherheit in der Luftfahrt nicht verbessert werden kann. Diese Erkenntnis lässt zumindest hoffen, dass die verschiedensten Regelwerke in Zukunft wieder vereinfacht und anwendbar gemacht werden.

Aufgrund der allgemeinen Unzufriedenheit verschiedenster Akteure der General Aviation mit der Anwendung von Vorschriften durch das BAZL und der Zusammenarbeit mit dem BAZL im Allgemeinen wurde im Oktober 2009 durch Stefan Freudiger das Egerkingen Forum durchgeführt. Die Resultate wurden dann im Rahmen des GASCO (General Aviation Steering Committee) aufgearbeitet und anlässlich der Aussprache mit dem BAZL vom 2.12.2009 thematisiert. Bessere Information seitens BAZL, Augenmass und das Ausnützen des Handlungsspielraums beim Umsetzen von EASA Auflagen waren zentrale Forderungen an das BAZL. Der neue BAZL Direktor Peter Müller versprach denn auch Besserung und wird nun in Zusammenarbeit mit der Industrie mit vier Arbeitsgruppen die Themenkreise Regulation/Internationales, Audits und Inspektionen, Infrastruktur/Flugplätze und Politik/Kommunikation aufarbeiten. Der SVFB wird in den ersten beiden Arbeitsgruppen vertreten sein. Generell habe ich den Eindruck, dass die neue Amtsleitung den Ernst der Lage erkannt hat und die hängigen Probleme in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern lösen will. Wir sind nun gefordert, konstruktiv in diesen Gremien mitzuarbeiten.

Vorstandstätigkeit

Der Vorstand setzte sich im vergangenen Jahr aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Markus Kälin	Präsident, Herstellerbetriebe
Walter Gubler	Ehrenpräsident
Franz Meier	Vizepräsident, Ausbildung
Felix Kiser	Finanzen, AeCS
Jacques Gaillard	Kleinbetriebe, Romandie
Claudio Lasagni	KMU, General Aviation
René Lauber	Helikopterunternehmen
Jean-Marc Lenz	Grossflugzeuge
Rainer Lindau	Grossflugzeuge, Business Aviation

Die Geschäftsstellen waren durch folgende Personen besetzt:

Samuel Wenger	Geschäftsführer (50%)
Isabelle Bruchlen	Leiterin Ausbildung (100%)
Salomé Roethlisberger	Stellvertreterin Ausbildung (~20%)

Der Vorstand beschäftigte sich 2009 an vier regulären und zwei Ausschusssitzungen mit der Fertigstellung des Web Based Trainings, der Ergebnisse und des Abschlusses der delegierten Lufttüchtigkeitsprüfungen, Vernehmlassungen und Stellungnahmen zu NPAs und nationalen Vernehmlassungen, der Reglementierung und den Finanzen. Dank der stets sehr seriösen Vorbereitung all dieser Geschäfte konnte sich der Vorstand anlässlich seiner regulären Sitzungen im Wesentlichen auf die Beratung und Entscheidungsfindung beschränken. Grosse Arbeit leistete einmal mehr Franz Meier, der zusammen mit Sami Wenger und Isabelle Bruchlen sich vorwiegend um die Weiterentwicklung und Fertigstellung des WBT kümmerte.

Zwischenzeitlich konnten mit Beizug von BDO Visura auch die offenen Fragen im Zusammenhang mit Mehrwertsteuerpflicht der WBT Angebote mit der eidgenössischen Steuerverwaltung geklärt und die MWST-pflichtige Tätigkeit der Schule rückwirkend abgerechnet werden. Damit konnte das potentielle MWST Steuerrisiko eliminiert werden.

Geschäftsstelle

Nebst den Verwaltungsaufgaben und dem Sekretariat des Vorstands hat der Geschäftsführer wiederum hauptsächlich Aufgaben im Bereich Ausbildung und Gesetzgebung/Aufsicht wahrgenommen:

Einige Themen, die in der Geschäftsstelle bearbeitet wurden:

- **S-Lizenzen:** Der Problematik mit S-Lizenzen hat sich eine kleine Projektgruppe angenommen. Dem BAZL soll ein Konzept vorgeschlagen werden, das eine Basislizenz für Komponenten- oder Verfahrensspezialisten vorsieht, welche die allgemeinen Grundkenntnisse abdeckt und für Vergleichbarkeit/Anerkennung sorgt. Sie soll auf bestehenden Modulen aufbauen. Konkrete Berechtigungen sollen Sache des Betriebes bleiben, welcher ohnehin die Infrastruktur bereitstellen muss. Spezifische Berechtigungen sollen nicht mehr Lizenzeinträge sein. Auf diese Weise kann auch der Aufwand für die Behörde deutlich kleiner werden. Die Projektgruppe betrachtet S-Lizenzen als sinnvolle Qualifikations-nachweise, obschon – oder weil – im europäischen Umfeld (noch) eine Vielzahl nationaler Sonderlösungen besteht, die meisten in der Form rein betriebsinterner Berechtigungen.
- Entgegen früherer Erwartungen ist das **SVFB Modul 8** (Gesetzgebung) immer noch gefragt; nicht zuletzt weil es in drei Sprachen verfügbar ist. In Zusammenarbeit mit dem BAZL wurden das Modul und die entsprechenden Prüfungsfragen den geänderten Regeln entsprechend nachgeführt. Inhaltlich deckt es sich weitgehend mit dem Part-66 Modul 10, legt aber etwas mehr Gewicht auf die schweizerischen Besonderheiten.
- Der SVFB hatte sich im Rahmen mehrerer EASA Vernehmlassungen klar für einfachere Lizenzen im Bereich Kleinluftfahrzeuge eingesetzt. Mit den nun vorliegenden Anträgen für **B3 und L-Lizenzen** trägt EASA diesen Forderungen Rechnung. Es wird sich nun weisen, ob für diese Lizenzen eine Nachfrage entsteht; der schwache Rücklauf auf die entsprechende Umfrage macht uns skeptisch. Andererseits hat das BAZL mit dem Segelflugverband vereinbart, den bisher ohne Lizenz tätigen Segelflugzeugwarten eine M-Lizenz anzubieten, die später in eine L umgewandelt werden kann. Der SVFB konnte hier unter Anderem mit dem erwähnten Modul 8 eine gute Unterstützung anbieten.
- Auf Initiative des BAZL hat eine kleine Arbeitsgruppe mit SVFB Mitgliedern und einem externen Sachverständigen ein deutlich einfacheres Arbeitsbuch vorbereitet, vorerst für die Grundausbildung. Dieses 'Basic Practical Logbook' steht auf der [Webseite](#) gratis zur Verfügung und soll die bisherigen Vorlagen des SVFB und des BAZL ersetzen.
- Im Hinblick auf die Veranstaltungen zu 100 Jahre Schweizer Luftfahrt wurde ein Prospekt über den **Beruf Luftfahrzeugtechniker** geschaffen, der allen Betrieben zur Verfügung steht, zum Auflegen im Betrieb und vor allem bei Ausstellungen aller Art. Parallel dazu wurden auch die Elemente vorbereitet für die Flugzeugmechaniker-Doppelseite in der Aerosuisse-Broschüre 'Berufe der Luft- und Raumfahrt'.

- Die schon bald traditionellen Informationsveranstaltungen waren zum zweiten Mal dem **Thema SMS**, Safety Management System gewidmet. Sehr praxisbezogen ging der Experte des BAZL auf die Gesichtspunkte und Schwierigkeiten für Kleinbetriebe ein, die ein solches System einführen müssen. Die Diskussionen zeigten allerdings auch, dass eine Zunahme der Sicherheit im Kleinbetrieb wegen eines SMS sehr in Frage gestellt wird, der Aufwand aber ins Gewicht fällt.
- Die Luftfahrzeug-**Prüftätigkeit** in Verantwortung des SVFB wurde auf Ende 2008 aufgehoben. Es musste noch die Organisation aufgelöst werden, mit dem entsprechenden Dank und der Bestätigung an alle Beteiligten: insgesamt waren die fünf Jahre Prüftätigkeit des SVFB eine sehr positive Erfahrung; es kam, bei gut 4'100 Luftfahrzeugprüfungen, zu keinerlei Zwischenfall oder Beschwerde.
- SOC ("Diskussionsplattform für Sicherheitsfragen" Industrie-BAZL): Schwerpunktthema war die vom BAZL vorangetriebene Einführung von Safety Management Systems. Während im benachbarten Ausland (EASA) offenbar noch nicht klar ist, ob SMS für technische Betriebe – ausser denen für Linienverkehrsflugzeuge – überhaupt zu fordern sei, und wenn wie, will das BAZL den angesagten nationalen Zeitplan weiterhin durchsetzen.
- COSAR (UVEK Konsultationsgruppe für Sicherheitsempfehlungen): in diesem Jahr wurden fast ausschliesslich Flugbetrieb- und Verkehrscoordination bezogene Themen behandelt. Trotzdem ist es sinnvoll, dass der SVFB in dieser Gruppe vertreten ist, weil im Rahmen der sehr umfassenden Erwägungen jeweils auch technische Gesichtspunkte auftreten, oder weil einzelne Sicherheitsempfehlungen eine technische Begründung haben.

Zusammenfassung und Ausblick

Wir alle haben ein mehr oder weniger schwieriges Jahr hinter uns. Ein Jahr das von uns zur Krisenbewältigung viel Flexibilität und innovative Problemlösungen abgerungen hat. Krisen bieten aber auch immer die Möglichkeit, gewachsene Prozesse zu hinterfragen und allenfalls neu zu gestalten um effizienter zu werden. Wenn nun die EASA die Rüge von der Europäischen Kommission ernst nimmt und endlich den geforderten Regulierungsmarschhalt einlegt, das BAZL die Bürokratie-Entlastungs-Offensive startet und sich der Markt allmählich erholt, dann dürfen wir mit Zuversicht einem besseren Jahr 2010 entgegen sehen.

Zum Schluss möchte ich Ihnen allen für das uns entgegen gebrachte Vertrauen danken, besonders auch denjenigen, die wiederum Kräfte zur Verfügung gestellt haben für Projekte im allgemeinen Interesse. Mein Dank geht aber auch an meine Kollegen vom Vorstand und ein ganz besonders Dankeschön an Sami Wenger und Isabelle Bruchlen, die immer an der Front stehen und versuchen, Ihren Anliegen bestmöglich zu entsprechen. Ein ganz spezieller Dank gehört unserem Vertreter der Westschweizer Betriebe, Jacques Gaillard, der aus beruflichen Gründen seinen Rücktritt aus dem Vorstand bekannt gegeben hat.

Stans, April 2010

Markus Kälin, Präsident