

„Wir brauchen Einheit in der Branche“

Vor rund einem halben Jahr hat der Bündner CVP-Nationalrat Martin Candinas das Präsidium der Swiss Helicopter Association (SHA) übernommen. Der Kampf gegen übertriebene Regulationen, die Zusammenarbeit mit wichtigen Partnern im In- und Ausland sowie eine Branche, die im Verband am gleichen Strick zieht, stehen für ihn im Zentrum, wie er im Interview erklärt.

Was hat Sie dazu bewogen, sich als SHA-Präsident für die Schweizer Helikopter-Branche zu engagieren?

Als Bündner, als Bergler, sehe ich, welche Bedeutung Helikopter in unserem Land haben. Am offensichtlichsten ist die Wichtigkeit von Helikoptern für Rettungen, aber auch für Transporte und Versorgung. In den Gebirgskantonen wird uns das tagtäglich vor Augen geführt, ohne Helikopter könnten wir dort nicht in der gewohnten Form leben. Bevor ich das Amt als SHA-Präsident angetreten habe, hatte ich wenig direkten Kontakt zur Helifliegerei. Aber zum Beispiel als Präsident des Vereins Pro Lucmagn, der sich für einen sicheren Betrieb der Lukmanier-Passstrasse im Winter einsetzt, habe ich gesehen, dass wir Helikopter für Lawinen-Sprengungen brauchen. Dieses Beispiel zeigt: Helikopter sind in der Schweiz ein Teil des „Service Public“, sie haben bis hin zur offenen Strasse eine zentrale Bedeutung.

Ausserhalb der Gebirgskantone sind Helikopter vor allem akzeptiert, wenn sie retten oder Waldbrände löschen, ansonsten werden sie oft als störend empfunden und bekämpft. Wie erklären Sie, dass Helikopter zur Schweizer Infrastruktur gehören?

Es ist eine zentrale Aufgabe für unseren Verband und die einzelnen Heli-Unternehmungen zu kommunizieren und aufzuzeigen, was mit Helikoptern geleistet wird. Das Beispiel mit dem Lukmanierpass zeigt es – Helikopter sind zentral, damit unsere Wirtschaft funktionieren kann. Auch der Gast einer SAC-Hütte will dort essen und trinken und es ist

sehr wahrscheinlich, dass nicht nur das Getränk, das er dort konsumiert, sondern auch die Bank, auf der er sitzt, von einem Helikopter eingeflogen wurde. Ein Waldbrand im Berggebiet bedeutet ohne Helikopter sehr rasch eine Katastrophe – das müssen wir der Öffentlichkeit bewusst machen. Bei den Waldbränden in den Kantonen Graubünden und Tessin an Weihnachten 2016 / Neujahr 2017 haben drei zivile Heli-Firmen mit acht Helikoptern über 3000 Einsätze geflogen! Auch nach schweren Unwettern sind es meist die lokalen, zivilen Heli-Firmen, die als erste helfen können, bevor dann bei Grossereignissen allenfalls die Armee zur Unterstützung kommt. Wir können nicht genug kommunizieren, wie wichtig diese Branche in solchen Fällen ist. Die Rettungsfliegerei hat sicher eine wichtige Botschafter-Funktion für unsere Branche. Vergessen wir nicht, die Rega hat rund drei Millionen Gönnerinnen und Gönner, das heisst, rund drei Millionen Menschen in der Schweiz unterstützen einen Helikopter-Betreiber – das ist ein Potenzial auf dem man aufbauen kann.

Besteht dabei nicht die Gefahr, das Bild „guter“ und „böser“ Helikopter zu zementieren, obwohl der Jungpilot, der einen Touristen auf den Berg bringt, in ein paar Jahren vielleicht als erfahrener Pilot schwierige Rettungsmissionen fliegt?

Wir müssen das Verständnis dafür fördern, dass die Helikopter-Industrie ein Gesamtsystem ist.

Doch, hier liegt eine weitere Herausforderung: Wir müssen das Verständnis dafür fördern, dass die Helikopter-Industrie ein Gesamtsystem ist. Junge Piloten müssen in hunderten von Flugstunden Erfahrungen sammeln, bevor sie für schwierige Missionen eingesetzt werden können. Diese Flugstunden müssen irgendwie finanziert werden. Das Eine ist ohne das Andere nicht zu haben. Helikopter sind aber auch in anderen Bereichen wich-

tig: Ein WEF in Davos ist ohne Helikopter undenkbar, schlicht weil gewisse Gäste ohne Helikopter-Transport gar nicht erst anreisen würden. Dasselbe gilt für eine Ski-WM. Solche Veranstaltungen würden in die Zentren abwandern. Diese Anlässe sind aber wichtige Werbung für das Tourismus- und Kongressland Schweiz mit weltweiter Ausstrahlung.

Und es gilt klar zu machen, dass Heli-Firmen wirtschaftlich operieren müssen und deshalb auch darauf angewiesen sind, zum Beispiel touristische Flüge durchzuführen. Niemand bezahlt diesen Firmen eine Vergütung dafür, nur damit sie Helikopter und erfahrene Crews bereithalten, die im Notfall rasch in den Einsatz geschickt werden können.

Wo setzen Sie als SHA-Präsident die Prioritäten, welche Massnahmen möchten Sie umsetzen?

Wir haben ein Problem mit den zunehmenden Regulierungen, die aus dem Ausland auf uns zukommen. Da müssen wir uns besser organisieren, früher und stärker in den massgeblichen Gremien Einfluss nehmen. Wir haben SHA-Vorstandsmitglieder, die in EASA Rulemaking Tasks mitarbeiten und dort unsere speziellen Schweizer Bedürfnisse einbringen. Doch wir sind als Verband und als Branche schlicht zu klein, um alle Ziele im Alleingang zu erreichen. Deshalb ist mir die Zusammenarbeit mit der European Helicopter Association (EHA) und gegebenenfalls anderen Partnern wichtig. Andere haben dieselben Probleme – in Frankreich etwa, wird ein genereller, zweijähriger Regulierungsstopp gefordert. Da gilt es Allianzen und Kooperationen mit denen einzugehen, welche dieselben Interessen verfolgen.

Auch auf nationaler Ebene will ich je nach Thema die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden und Partnern suchen. Vielleicht sind es die Seilbahnen oder die Elektrizitätswerke, mit den wir in einer bestimmten Frage ein gemeinsames Anliegen haben – also arbeiten wir mit ihnen zusammen, um mehr Gewicht zu erhalten. Wichtig scheint mir auch eine gute Zusammenarbeit mit den massgeblichen Behörden wie dem BAZL. Es braucht einen für beide Seiten kons-



Helikopter sind in der Schweiz ein Teil des Service Public, sagt der 37-jährige Bündner CVP-Nationalrat und SHA-Präsident Martin Candinas.

truktiven und verbindlichen Austausch, um für alle akzeptable Lösungen finden zu können.

Und ich will, dass die SHA alle massgeblichen Akteure der Branche umfasst und geeint für die gemeinsamen Anliegen kämpft.

Sie sprechen es an, es gab in den letzten Jahren Heli-Unternehmungen, die ihre SHA-Mitgliedschaft suspendiert haben. Was tun Sie, damit möglichst die gesamte Branche hinter der SHA steht?

Ich will unbedingt, dass wir alle wichtigen Player in diesem Verband haben, dieses Ziel habe ich mir gesetzt. Ich bin überzeugt, dass ein Verband nur dann wirklich Einfluss nehmen kann, wenn er die Gesamtheit einer Branche vertritt. Wenn wir uns rechtfertigen müssen, ob wir nun für die ganze Branche sprechen oder nicht, dann haben wir bereits verloren. Wenn die Heli-Branche in Zukunft im Kampf für ihre Anliegen eine gewisse Wirkung erzielen will, dann müssen die verschiedenen Akteure der Branche bereit sein, in einem Verband mitzuarbeiten und nach Lösungen zu suchen, auch wenn die nicht immer zu 100 Prozent den eigenen Wünschen entsprechen. Das schafft jede Branche, wieso sollte das unsere Heli-Branche nicht auch schaffen?

Was hat sich in der SHA seit Ihrem Amtsantritt als Präsident verändert?

Diese angestrebte Einheit ist ein Schwerpunkt meiner Arbeit – ich habe mit allen ausgetretenen Mitgliedern das Gespräch gesucht und hoffe, dass wir sie wieder für die Mitarbeit im Verband gewinnen können. An der Generalversammlung im Frühling haben wir auch entschieden, den Vorstand um zwei Sitze zu erweitern. Ich würde es sehr begrüßen, wenn wir einen Vertreter der Heli-Firmen, die heute nicht Mitglied im Verband sind, für ein Mitwirken im SHA-Vorstand motivieren könnten. Einen weiteren Schwerpunkt setzen wir in der Kommunikation: Wir wollen aktiver darüber berichten, was unsere Helikopter-Branche für unser Land leistet.

Welches sind die grössten Erfolge, welche die SHA in jüngster Zeit erreicht hat?

Dazu gehört sicher der Entscheid des Parlaments gegen die Alterslimite von 60 Jahren für Berufspiloten, was mit der Motion Darbellay zur Abstimmung kam. Die sehr weitgehende Motion Joder – „Schweizer Helikopter fliegen gemäss schweizerischem Recht“ – wurde zwar abgelehnt, aber es war wichtig, auch diese Motion zu haben. Das hat uns die Möglichkeit gegeben, unsere Anliegen klar vorzubringen und deutlich zu machen, dass wir vom BAZL mehr Mut und mehr Engagement für unsere Interessen erwarten, auch wenn sich das gegen die Vorgaben der EASA richtet.

Die Abstimmungen im Parlament haben gezeigt, dass wir das Potenzial haben etwas zu erreichen, wenn wir gut organisiert, kräftig und uns als Gemeinschaft für unsere Anliegen einsetzen. Aber wir dürfen nicht vergessen – wir sind eine kleine Branche mit nur rund 20 Mitgliedern und entsprechend limitierten Mitteln. Zaubern können wir als Verband nicht, umso wichtiger ist es, dass wir als Einheit auftreten und alle in die gleiche Richtung arbeiten.

Ein Beispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit sind die SOP (Standard Operating Procedures), die unter der Federführung von Christian Müller entstanden sind und europaweit Standards setzen. Aktuell eine grosse Herausforderung besteht bezüglich der regulatorischen Anforderungen an die Flugschulen (ATOs – Approved Training Organisations). Wir konnten erreichen, dass bezüglich der anstehenden Probleme eine Arbeitsgruppe mit dem BAZL und Vertretern unserer Flugschulen eingesetzt wird. Es ist wichtig, dass wir da aktiv mit am Tisch sitzen und unsere Anliegen einbringen können.

Als Bergler sehe ich, dass man nicht alles unter Naturschutz stellen kann, sondern in den Bergen auch leben und arbeiten muss.

Ihre Parteikollegin, Bundespräsidentin Doris Leuthard, ist als oberste Chefin des BAZL und auch des Bundesamtes für Umwelt verantwortlich für viele Entscheidungen welche die Heli-Branche direkt betreffen. Wie sind Sie mit ihrer Arbeit zufrieden?

Ich bin mit der Arbeit der Bundespräsidentin sehr zufrieden. Doch bin ich nicht mit allen Entscheidungen, die aus dem Umweltbereich kommen, einverstanden. Als Bergler sehe ich, dass man nicht alles unter Naturschutz stellen kann, sondern in den Bergen auch leben und arbeiten muss. Im Zusammenhang mit der Heli-Branche hatte ich noch wenig mit Doris Leuthard zu tun. Doch es ist bekannt, und das sage ich mit Blick auf die Motion zur Alterslimite von 60 Jahren für Helipiloten, dass wenn Doris Leuthard etwas wirklich nicht will, dann kämpft sie und

wenn sie kämpft, dann gewinnt sie des Öftern. Wenn wir der EASA bezüglich Pilotenalter 60 jetzt mit einem einstimmigen Ständeratsentscheid sagen „so nicht“, dann kann man davon ausgehen, dass sie sich zumindest nicht dagegen gestemmt hat.

Hat sie als BAZL- und UVEK-Chefin die Wichtigkeit der Heli-Industrie als Teil der Infrastruktur erkannt oder ist da noch Überzeugungsarbeit nötig?

Ich glaube, dass ihr die Bedeutung der Helikopter in unserem Land sehr bewusst ist. Bundesräte sind ja auch ab und zu per Helikopter unterwegs. Es ist aber auch klar, dass man beim Führen eines solchen Departementes, zu dem mit dem U auch die Umwelt gehört, mit sehr vielen unterschiedlichen bis gegensätzlichen Interessen konfrontiert wird.

Für unsere Arbeit haben wir den direkten Kontakt mit ihr bisher nicht gebraucht. Ich bin der Auffassung, dass man von unten nach oben arbeiten soll. Unsere Anliegen müssen klar und pointiert platziert werden, ohne jemanden zu übergehen. Sich direkt an den Bundesrat zu wenden, soll die letzte Option sein, wenn man sonst nicht mehr weiterkommt. Aber wenn es nötig werden sollte, werde ich mich garantiert an sie wenden, das habe ich mit verschiedenen anderen Themen auch schon gemacht.

Fehlt nicht oft der politische Wille oder der Mut, um die spezifisch schweizerischen Interessen gegenüber der EASA durchzusetzen?

Dass wir Teil dieses EASA-Konstruktes sind, das hat in gewissen Bereichen auch Vorteile. Zu meinen, wir könnten uns von den EASA-Regulationen ohne negative Konsequenzen für verschiedene Teile unserer Luftfahrt verabschieden, ist nicht realistisch. Aus der EASA kommen wir nicht mehr raus, wenn wir in anderen Bereichen von den Vorteilen des Luftverkehrsabkommens profitieren wollen. Aber ich meine auch, dass wir mehr Mut zeigen sollten, bei gewissen Regelungen Ausnahmen zu verlangen. Wir haben beim BAZL gewisse Bedenken wahrgenommen, nach zwei von der Schweiz verlangten zweijährigen Ausnahmeregelungen zum Pilotenalter eine weitere Ausnahme von zwei Jahren bei der EASA durchsetzen zu wollen. Da mussten wir sagen, nein, es gibt gute, vernünftige und wissenschaftlich fundierte Gründe,

warum diese Altersbegrenzung keinen Sinn macht. Deshalb gibt es auch keinen einzigen Grund, nicht eine weitere Ausnahme bei der EASA zu beantragen.

Besser organisieren und vernetzen müssen wir uns, damit wir möglichst frühzeitig auf die EASA-Gesetzgebung Einfluss nehmen können. Da waren wir in der Vergangenheit oft zu spät und haben gewisse Problematiken erst erkannt als – auf gut deutsch gesagt – der Mist schon geführt war. Und wir sind Spezialisten darin, dann noch den Swiss-Finish aufzusetzen. Wir haben Mitglieder, die in verschiedenen EASA Rule Making Tasks mitarbeiten und Pat Fauchère, der sich auch in der European Helicopter Association (EHA) engagiert. Aber die EASA Regulierungen kommen in einem Tempo und einer Wucht auf uns zu, dass wir als kleiner Verband mit begrenzten Ressourcen Mühe haben mitzukommen.

Umso wichtiger ist es – das betone ich gerne noch einmal – dass wir uns mit Partnern mit gleichen Interessen zusammenschliessen und dass wir möglichst alle Akteure der Branche mit an Bord haben, um über die verschiedenen Kanäle Einfluss auf die Gesetzgebungsprozesse nehmen zu können. Es macht nichts mehr Eindruck als die Einheit der Branche.

Die Aussenlandeverordnung ist ein Beispiel für eine verunglückte Gesetzgebung auf nationaler Ebene. Hat man da zu spät realisiert, was passiert ist oder fehlte der Heli-Industrie die Lobby?

Die Stossrichtung der Umweltverbände ist klar: Sie wollen uns vor einer übertriebenen Nutzung unserer Landschaft verschonen. Das bekommen vor allem wir Bergler zu spüren, obwohl die Forderungen nach Einschränkungen nicht zuletzt aus den städtischen Zentren kommen. Ich war beim konkreten Beispiel der Aussenlandeverordnung noch nicht im Amt und kann das deshalb auch nicht genau beurteilen. Klar ist, dass wir eine Strategie entwickeln müssen, um möglichst frühzeitig Anzeichen für neue Einschränkungen zu erkennen. Denn diese Probleme betreffen nicht nur uns, sondern sehr viele andere Branchen auch. Je früher wir uns positionieren und einbringen können, desto grösser sind die Aussichten, etwas erreichen zu können.

Der Fokus vieler Umweltverbände und auch gewisser Ämter scheint mir schon sehr ausgeprägt beim Schutz zu liegen. Es ist dann an uns aufzuzeigen, warum beispielsweise die Gebirgslandeplätze

von zentraler Bedeutung für uns sind. Was die Exponenten der Umweltverbände gerne vergessen ist, dass wir Bergler unsere Heimat sehr, sehr gerne haben und sicher nicht das Ziel haben, diese zu verwüsten oder dauerhaft zu schädigen. Wir haben das Ziel, in diesen Gegenden auch weiterhin leben zu können und dafür müssen wir dort auch wirtschaften können.

Die SHA kann nur gut funktionieren, wenn der Vorstand möglichst die ganze Branche abdeckt.

Kommunikation, ein Frühwarnsystem auf nationaler und internationaler Ebene, Einflussnahme auf Gesetzgebungsprozesse – kann die SHA diese Anforderungen in der heutigen Aufstellung erfüllen?

Der Verband muss sich in Richtung dieser Ziele entwickeln, aber dass die SHA nicht all die gesetzten Ziele erreichen kann, liegt auf der Hand. Weil wir eine derart kleine Branche sind, können wir nur auf sehr schlanken Strukturen aufbauen und entsprechend muss mehr Arbeit im Vorstand geleistet werden. Deshalb ist es für mich so wichtig, dass der Vorstand möglichst die ganze Branche abdeckt und sich dieser Vorstand in wichtigen Fragen zu einer gemeinsamen Position durchringen kann. Wenn das nicht gelingt, dann haben wir ein Problem. Ich glaube nicht, dass die Bereitschaft sehr gross wäre, Mitgliederbeiträge in doppelter Höhe zu bezahlen und dafür die Geschäftsstelle stark auszubauen. Wir müssen mit den limitierten Strukturen auskommen, was aber auch bedingt, dass die Informationen aus den Unternehmungen direkt in den Vorstand einfließen. Die SHA kann nur gut funktionieren, wenn der Vorstand möglichst die ganze Branche abdeckt und sich dessen Mitglieder mit Herzblut für die Sache einsetzen. Vom heutigen Vorstand bin ich sehr überzeugt. Ich habe einen sehr motivierten Vorstand vorgefunden und nun gibt es noch Platz für zwei weitere Mitglieder.

In jüngster Zeit drängen verstärkt ausländische Heli-Unternehmungen auf den Schweizer Markt. Macht Ihnen das Sorgen?

Wir müssen das ernst nehmen. Vor allem müssen wir sehr genau darauf achten, dass die Spielregeln für ausländische Heli-Unternehmungen gleich sind. Es darf nicht sein, dass diese zum Beispiel mit Dumping-Löhnen operieren oder nicht die genau gleichen Bedingungen bezüglich Material, Ausbildung und Organisation erfüllen, die für Schweizer Firmen gelten. Da muss mindestens mit gleichen Ellen gemessen werden. Hier ist das BAZL gefordert, die Einhaltung der geltenden Normen genau zu überprüfen.

Auch für die Akzeptanz unserer Heli-Unternehmungen ist es nicht von Vorteil, wenn zu viele ausländische Helikopter in der Schweiz fliegen. Die regional gut verankerten Unternehmungen in der Schweiz tragen sehr viel für eine breite Akzeptanz der Heli-Branche bei. Das gilt es auch in einem freien Markt zu berücksichtigen.

Der Einsatz von Armeehelikoptern bei Hilfsbegehren ziviler Stellen sollte eigentlich geregelt sein, sorgt aber immer wieder für Verstimmungen. Braucht es klarere Regeln?

In der Tat wird das immer wieder ein Thema, wir haben das kürzlich mit dem Chef Einsatz der Luftwaffe, Divisionär Bernhard Müller, diskutiert und wollen das weiter mit dem Sekretariat des Verteidigungsdepartements (VBS) besprechen. Das VBS muss jeweils klar abschätzen, ob es die Armee tatsächlich braucht. Eine wichtige Handlungsebene sind aber auch die Kantone. Es liegt in erster Linie an ihnen,

die zivilen Kapazitäten auszuschöpfen, bevor die Armee gerufen wird. Im Normalfall wird die Luftwaffe auf Anfrage der kantonalen Führungsstäbe aufgeboten. Wahrscheinlich müssen unsere Firmen in einigen Kantonen noch verstärkt den Kontakt zu Behörden und Einsatzkräften suchen, denn es scheint nicht überall bewusst zu sein, zu welchen Leistungen unsere zivilen Helifirmen in der Lage sind. Dass dahinter auch eine Finanzierungsfrage steht, spricht, dass ein Kanton eben nichts oder nur wenig bezahlen muss, wenn die Luftwaffe zum Beispiel Waldbrand-Löschflüge durchführt, ist eine Realität, die wir nicht ändern können. Wichtig ist sicher, dass auch wenn die Armee geholt werden muss, die Zivilen nicht einfach am Boden bleiben, sondern die Mittel optimal ergänzend eingesetzt werden. Wir hatten Beispiele in der Schweiz, wo das sehr gut funktioniert hat, es gab aber auch Fälle, wo das sehr schlecht gelaufen ist.

Eine so restriktive Regelung für Ausbildungsunterstützung gibt es in keinem anderen Bereich.

Es zeichnet sich ein Mangel an qualifizierten Helipiloten ab, gleichzeitig ist die Ausbildung für Nachwuchspiloten sehr teuer. Braucht es für die Ausbildung zusätzliche finanzielle Unterstützung?

Wir sind dabei, diese Frage zusammen mit der Aerosuisse als Luftfahrt-Dachverband zu diskutieren, da Nachwuchspiloten nicht nur im Helibereich von dieser Problematik betroffen sind. Dass zukünftige Helipiloten noch vor Ausbildungsbeginn eine Garantie für eine Anstellung über fünf Jahre vorweisen müssten, um Ausbildungsunterstützung vom Bund bekommen zu können, geht einfach an der Realität vorbei. Eine so restriktive Regelung für Ausbildungsunterstützung gibt es in keinem anderen Bereich. Diese Verordnung muss entsprechend angepasst werden, dafür setzen wir uns zusammen mit der Aerosuisse ein.

Wo sehen Sie die grössten Qualitäten der Schweizer Heli-Branche?

Die Schweizer Heli-Unternehmungen haben immer wieder bewiesen, dass sie äusserst innovativ sind. Wir haben grosse und kleine Players, die in der Helikopter-Industrie eine weltweite Ausstrahlung haben und das gerade in den so wichtigen Bereichen der Rettungs- und Arbeitsfliegerei. Das war in der Pionierzeit der Helifliegerei so und ist bis heute so geblieben.

An welchen Helikopterflug erinnern Sie sich persönlich besonders gerne?

Ich war noch nicht sehr oft im Helikopter unterwegs, aber im ersten halben Jahr meiner SHA-Präsidentschaft konnte ich einige, wenn auch noch nicht alle, unserer Mitglieder besuchen. Der letzte Besuch führte mich zur Heli Bernina, wo ich von Samedan nach St. Moritz fliegen durfte, wo ein Lastentransport auf dem Einsatzplan stand. Es ging darum, drei Sitzbänke bei einem Wanderweg zu platzieren. Für mich war das ein eindrückliches Beispiel für die vielfältigen Einsätze unserer Heli-Branche: Sogar der Gast auf dem Wanderweg, auch derjenige, der vielleicht auf nachhaltigen, sanften Tourismus Wert legt, profitiert auf seiner Wanderung in den Bergen vom Helikopter, weil damit diese Bänke im Wald aufgestellt werden konnten – auf schonende Art ohne Spuren zu hinterlassen übrigens. Dieses Bild zeigt doch auf, dass wir uns im Alltag oft gar nicht bewusst sind, für wie viele besondere Dienste der Helikopter eine wichtige Rolle spielt. www.sha-swiss.ch

Martin Candinas

Der Bündner Martin Candinas mit Jahrgang 1980 hat in Chur eine Wirtschaftsmatura absolviert und sich an der Höheren Fachschule Südostschweiz in Chur zum Sozialversicherungsfachmann weitergebildet. Seit 2001 arbeitet er bei der Helsana Versicherungen AG, ab 2011 bis 2016 als Leiter Verkaufskoordination der Generalagentur Chur. Wegen seiner politischen Tätigkeit hat er akutell sein Pensum bei der Helsana als Fachspezialist Partner- und Key Account Management auf 20 Prozent reduziert.

Als jüngstes Mitglied wurde Martin Candinas 2006 in den Grossrat des Kreis Disentis gewählt, 2011 folgte die Wahl als Nationalrat für die CVP. Als Nationalrat ist er Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, der Geschäftsprüfungskommission und der Neat-Aufsichtsdelegation. Martin Candinas ist auch Mitglied des Parteipräsidiums der CVP Schweiz. Neben dem Engagement für zahlreiche Stiftungen, Vereine und Organisationen hat er 2016 das Präsidium der Swiss Helicopter Association übernommen.

Seine Freizeit verbringt der verheiratete Vater von drei Kindern gerne in der Natur, mit Lesen und beim Sport treiben.

Interview und Fotos Eugen Bürgler