

Ein Kampf gegen Windmühlen

Vor 25 Jahren wurde die Swiss Helicopter Association gegründet. Der Kampf gegen eine übermässige Regulierung war und ist eine ihrer Hauptaufgaben. Drei Gründer von damals blicken zurück.

Es war eine grosse Aufbruchsstimmung», erinnert sich Valair-CEO Hansruedi Amrhein an den 29. März 1993. Im Bahnhofbuffet Bern waren Vertreter von 20 Firmen zusammengekommen, um die heutige Swiss Helicopter Association als «Verein der Schweizerischen Helikopternanernehmen» zu gründen. Amrhein (56) ist der einzige im aktuellen SHA-Vorstand, der bei der Gründung schon dabei war: «Ich war der Kleinste am Tisch. Meine Flotte bestand aus einem einzigen Robinson R22», lächelt er. «Dennoch war mir klar, dass wir alle profitieren würden, wenn wir uns für gemeinsame Interessen einsetzen.» Es war der inzwischen verstorbenen Air Grischa-Geschäftsführer Hans Küng gewesen, der sie zusammengetrommelt hatte. Am Tisch sassen laut Konkurrenten. «Am Anfang ging es darum, dass wir alle Landestelle und alle Arten von Helikoptern firmen vertreten konnten. Nur so könnten wir uns beim Luftamt Gehör verschaffen», erzählt Bruno Bagnoud (53), der Gründer von Air Glaciers. Bagnoud war mehr als 20 Jahre im SHA-Vorstand, prägte den Verband und dessen Arbeit massgeblich und ist heute SHA-Ehrenmitglied. Er war es auch, der an der Gründungsversammlung den Leitsatz des Verbandes formulierte: «Erstes Ziel des Vereins ist es, gemeinsam gegen die Tendenz zum mehr Regeln und Vorschriften vorzugehen.» Die Regulierung der europäischen Luftfahrt hat in den 25 Jahren aber nicht etwa abgenommen. Beat Perren (88) Gründer der Air Zermatt, umschreibt es bildlich: «Das originäre Schweizer Luftrecht war ein relativ kleines Büchli und auch das amerikanische ist noch überblickbar. Im EASA-Luftrecht hingegen bestehen alle die Vorschriften für OPS und Flight Crew Licensing aus zwei Wälzern mit über 3500 Seiten.» Auf den Erfolg oder Misserfolg ihrer Arbeit angesprochen, reagieren die drei befragten Gründer dem auch eher zurückhaltend. «In Bern haben wir zwar rasch eine gewisse Akzeptanz erzielt. Aber gerade im Umgang mit der EASA hätte ich mir von unserem BAZL mehr Unterstützung erhofft», sagt Bruno Bagnoud. In einigen Punkten habe die SHA dennoch durchaus Erfolg erzielt. «Die Möglichkeiten, auf die Politik Einfluss zu nehmen, sind sehr beschränkt», bilanziert Beat Perren. «Trotz allem Einsatz ist der Betrieb für uns alle immer bürokratischer, komplizierter und dadurch teurer geworden.» Es ist vor allem die Aufgabe des Präsidenten Martin Candinas, in der Politik die nötige Aufmerksamkeit und Akzeptanz für die Anliegen der Branche zu erreichen (siehe Monatsinterview auf den Seiten 16–17 in dieser Ausgabe).

Unaufhörliche Bemühungen um Akzeptanz in der Bevölkerung

Nicht alle Probleme kommen aus Köln und Brüssel. Die Forderungen nach immer restriktiveren Vorschriften für Außenlandungen und die Schließung von Gebirgslandeplätzen halten den Verband auch ein Vierteljahrhundert nach seiner Gründung auf Trab. Basis für alle Bemühungen ist die Akzeptanz in der Bevölkerung. An ihr arbeitet nicht nur der Verband, sondern jedes seiner Mitglieder tag für Tag. Auch innerhalb der Branche sei die Sensibilisierungsarbeit für den Verband jeden Tag eine Aufgabe, räumt Hansruedi Amrhein ein. «Man muss manchmal auch über den eigenen Schalldecken sprechen. Von zehn Verbandsmitgliedern bringen meist Unternehmen vielleicht kein Gewinn. Die anderen dreien sind im besten Fall unwichtig. Dennoch untersützt ich sie wenn nötig, siehe, dass sie für die Branche wichtig sind.» Bruno Bagnoud nickt: «Nicht alle haben dieselben Interessen und ein gemeinsamer Nenner ist nicht immer einfach zu finden. Zusammen haben wir aber zweifellos mehr erreicht, als wenn jeder seine Interessen allein vertreten hätte.»

Christian Gartmann

Klartext



Von Martin Candinas
Präsident SHA

Seite an Seite

Mit der BO 105 setzte die Rega ab 1973 erstmals zweimotorige Heliopoter ein. Die HB-XGW (BO 105 CBS-4) flog von 1977 bis 1996 für die Rega. **2** Mit der HB-XCT kam 1996 der erste Kamov Ka-32A12 in die Schweiz. Er ist noch heute für Heliswiss International im Einsatz. **3** Schweizer Know-how im Ausland: Seit 2010 bildet Air Zermatt Rettungspiloten in Nepal aus. Im Bild: Air Zermatt-CEO Gérald Binet 2011 im Himalaya. **4** Ein Stück Schweizer Heliopotergeschichte ist diese Alouette 3 (SA 316B) der Air-Glaciets. Die HB-XGB wurde 1966 gebaut, war die erste aviale Alouette 3 in der Schweiz und steht heute noch im Einsatz. **5** Ein Stück Zukunft: Der erste Prototyp des Matraeo SH95 (HB-ZXA) absolvierte am 2. Oktober 2014 seinen Erstflug.



Foto: Zvg

Fotos: Sammlung Ewy

Foto: Zvg Art Emeri

Foto: Zvg

Foto: Zvg

Wegmann

Auch die SHA blättert zu ihrem Fünfundzwanzigsten Jubiläum sind beliebte Anlässe, um zurückzuschauen.

Auch die SHA blättert zu ihrem Fünfundzwanzigsten Jubiläum sind beliebte Anlässe, um zurückzuschauen.

In ihren Geschichtsbüchern und an der Jubiläums-Generalversammlung wurde manch alte Geschichte ausgeschabt. Der Blick zurück ist stets voll, denn wer seine

Geschichte nicht kennt, kann auch nichts aus ihr lernen.

Die Heliopoterbranche hat ein bewegtes Vierteljahrhundert hinter sich. Wie fast jede Schweizer Branche

steht sie unter starkem Kostendruck und die Anforderungen der Kunden an das Personal und sein Fluggerät sind enorm gewachsen. Die Ziele, die sich die SHA vor 25 Jahren auf die Fahne geschrieben hat, haben nichts an Aktualität verloren. Im Gegenteil: Die nationale und internationale Regulierung hat ein Ausmass angenommen, das viele Betriebe kaum mehr stemmen können und Fluglärmgegner und Alpenschützer bekämpfen systematisch Landeplätze, Trainingsräume und Anflugrouten.

Es ist das Los vieler Branchenverbände, dass sie schierbar gegen Windmühlen kämpfen. Das braucht viel Kraft und ist nicht selten frustrierend. Deshalb ist das Jubiläum der SHA auch der Moment, Danke zu sagen: meinen Vorgängern im Präsidium, Francesco Mauzolf, Hans Küng und Rudolf Jodei, den Geschäftsführern Dieter Neupert, Hans Schumacher, Adrian Stäger und Philip Kriensli, meinen aktuellen Vorstandskollegen sowie – stellvertretend für alle ehemaligen Vorständen – unserem Ehrenmitglied Bruno Bagnoud Seine an Seite haben sie die SHA und Ihre Anliegen vorwärtsgebracht. Dabei wurde viel gearbeitet, gekämpft, diskutiert und auch gestritten. Dass nicht immer alle das Heu auf der gleichen Bühne hatten, gehört genauso zum Alltag eines Branchenverbands wie die Tatsache, dass man seine Ziele kaum einfach erreicht und man manchmal Kompromisse eingehen muss, die weh tun. Genauso Wunsch für einen Branchenverband ist die Kooperation mit den Behörden. Der Kampf gegen die überordnende Regulierung ist kein Kampf gegen die Behörden, sondern vielmehr ein Miteinander zur Entwicklung von praxisnahen Bestimmungen, welche die Unternehmen sinnvoll umsetzen können. Die Arbeit wird der SHA in den nächsten Jahren nicht ausgehen.