

«Die Überregulierung ist die Pandemie der Luftfahrt»



Foto: Air Zermatt

Die Helikopterunternehmen der Schweiz haben durch die Covid-19-Pandemie teilweise beträchtliche Einnahmeausfälle erlitten. Vor allem im Rettungswesen und bei den Passagierflügen hinterliess der Lockdown vom Frühling tiefe Spuren. Besonders problematisch ist gemäss Swiss Helicopter Association (SHA) auch die Überregulierung, die von den Betrieben kaum mehr zu bewältigen ist.

Die führenden Schweizer Helikopterunternehmen trafen sich Mitte November zur Generalversammlung der Swiss Helicopter Association SHA. Die Corona-Krise treffe die Schweizer Luftfahrt hart, sagte Fritz Messerli, neuer Leiter Sicherheit Flugbetrieb im Bundesamt für Zivilluftfahrt. Nebst dem wirtschaftlichen Druck durch die Pandemie und den Auswirkungen auf die Betriebe beschäftigte sich das Bundesamt aktuell auch mit der Integration der Drohnenoperationen in den Luftraum und der Sicherheit beim Betrieb von historischen Flugzeugen. Beim Erlass von neuen Bestimmungen sei das Schweizer Bundesamt selber primär in der Umsetzung und Implementierung aktiv. Es sei der politische Wille, dass die Schweiz die Bestimmungen der europäischen EASA übernehme, sagte Messerli.

«Helikopterbranche leidet unter gleich zwei Pandemien»

Die Regulierung durch die EASA und deren Umfang werden in der Schweiz und vielen Staaten Europas immer wieder kritisiert. Die EASA habe denn auch eine Studie zur übermässigen Regulierung machen lassen, erklärte der Präsident der European Helicopter Association EHA, Peter Möller. Er forderte die EASA auf, die Ergebnisse der Studie zu veröffentlichen und Schritte einzuleiten, diesen Zustand zu ändern, denn insbesondere kleinere Unternehmen mit weniger als fünf Helikoptern könnten die überbordende Regelungsflut nicht mehr bewältigen. SHA-Präsident Martin Candinas pflichtet ihm bei: «Die Schweizer Helikopterbranche leidet unter gleich zwei Pandemien: Neben Covid-19 ist es vor allem die

Regelschwemme der EASA, welche die Unternehmen belastet und gleichzeitig kaum etwas zur Sicherheit des Flugbetriebs beiträgt.» Als Beispiel nannte Candinas die EASA-Vorschrift, dass Berufspiloten über 60 Jahren keine kommerziellen Transportflüge mehr durchführen dürfen. «Diese Vorschrift ist unsinnig. Selbst eine Studie der EASA hat ergeben, dass Piloten über 60 medizinisch kein Risiko darstellen. Dennoch werden sie durch diese Regelung aus dem Berufsleben gedrängt. Sie verlieren ihr Einkommen und die Helikopterbetriebe einige ihrer erfahrensten Mitarbeitenden.»

«Heliunternehmen werden in unzulässiger Weise konkurrenziert»

Auch ein anderer staatlicher Eingriff in den Helikoptermarkt wurde kritisiert. Immer wieder führt die Luftwaffe Transportflüge für zivile Unternehmen und Landwirte durch. «Da diese Einsätze für die Begünstigten kostenlos sind, werden die Helikopterunternehmen in unzulässiger Weise konkurrenziert. Genau diese Unternehmen halten aber kostenlos Leistungen bereit, die der Öffentlichkeit beispielsweise bei Naturkatastrophen und Unfällen wichtige Dienste leisten.» SHA-Präsident Candinas hat deswegen bei Bundesrätin Viola Amherd interveniert. «Armeehelikopter dürfen nur subsidiär eingesetzt werden», sagt er. «Als letztes Mittel, wenn die zivilen Mittel ausgeschöpft sind.» **SHA / cp**