



Im Alpenland besonders wichtig: Die Branche stellt einen umfangreichen Service public für die Versorgung und die Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrswege, Siedlungsgebiete und touristischen Infrastrukturen zur Verfügung. Hier die Heliswiss International AG bei der Korbmontage. Bild: zVg

SWISS HELICOPTER ASSOCIATION – Die Betriebe der Helikopterbranche bieten der Schweiz eine breite Palette an verschiedensten Dienstleistungen. Doch immer neue Versuche, die Helikopterfliegerei einzuschränken, machen der Branche das Leben schwer und stellen deren Service public zunehmend infrage.

Fliegen mit Hindernissen

Unsere Helikopter und ihre Crews sind wahre Verwandlungskünstler: Sie sind für den Lawinschutz von Siedlungen, Verkehrswegen und Wintersportgebieten unverzichtbar, fliegen Tag und Nacht medizinische Transporte und Rettungseinsätze, bilden die Grundlage für den SAC-Rettungsdienst und stehen als Einsatzmittel bei Bränden und anderen Naturkatastrophen zur Verfügung. Helikopter überprüfen den Zustand von Hochspannungsleitungen und die Trassen von Pipelines, helfen bei der Pflege von Schutzwald, versorgen abgelegene Alpbetriebe und machen Baustellen im Hochgebirge überhaupt erst möglich. «Ohne Helikopter könnten viele touristische Leistungsträger ihre Dienstleistungen für Einheimische und Gäste nicht erbringen», stellt **Philip Kristensen**, Geschäftsführer der Swiss Helicopter Association SHA, fest.

Die Helikopterunternehmen der Schweiz bilden eine kleine, aber für das Land sehr wichtige Branche. «Helikopter sind in einem Alpenland besonders wichtig», so Kristensen. Die Branche stellt einen umfangreichen Service public für die Versorgung und die Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrswege, Siedlungsgebiete und touristische Infrastrukturen im Alpenraum zur Ver-

fügung. «Immer neue Versuche, die Helikopterfliegerei einzuschränken, stellen diesen Service public aber zunehmend infrage.» Auch im Mittelland sind Helikopter wichtige Transport- und Montagemittel von abgelegenen Gebieten bis in die Herzen der Grossstädte. Und schliesslich sind die Helikopter das Rückgrat der privaten Luftrettung, die in der Schweiz ohne staatliche Förderung auf einem Topniveau angeboten wird.

«DIE REGULIERUNGSDICHTE DROHT, DIE SCHWEIZER LUFTFAHRT FÖRMILICH ZU ERSTICKEN.»

Gemäss Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL fanden letztes Jahr 387 058 Rotationen oder 1 799 86 Bewegungen statt. Um der Schweiz auch in Zukunft mit Helikoptern zur Verfügung stehen zu können, engagieren sich die Mitglieder auch in der Nachwuchsförderung und bilden Pilotinnen und Piloten, Mechanikerinnen und Mechaniker sowie Flughelferinnen und Flughelfer aus. Eine wichtige Rolle spielt auch die Wei-

terbildung: «Wir organisieren einmal pro Jahr einen Erfahrungsaustausch für Flughelfer und weitere interessierte Personen. Neu ist ab 2023 ein Handbuch in Form eines E-Books für Helikopterfliegen im Gebirge erhältlich.»

Überregulierung der Luftfahrt als zentrales Problem

Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Helikopterbetriebe ist ein grosses Anliegen des Verbandes, das immer wieder auf Widerstände stösst. Denn die Regulierungsdichte droht, die Schweizer Luftfahrt förmlich zu ersticken. Dazu Kristensen: «Das Bundesamt für Zivilluftfahrt und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit EASA (European Union Aviation Safety Agency) versprechen zwar seit Jahren, dass die Vorschriften vereinfacht werden sollen; in Tat und Wahrheit passiert aber das Gegenteil.»

Zahlreiche Vorstösse versuchen immer wieder, den Flugbetrieb in der Schweiz zu reduzieren. Der Kampf gegen Gebirgslandeplätze, neue Flugplatzregime ohne Helikopterbetrieb oder die Konkurrenzierung der privaten Unternehmen durch Helikopter der Armee machen der Branche das Leben unnötig schwer. «Damit wird unser Service public zunehmend infrage gestellt.» Deshalb wehrt sich der Verband auf politischer Ebene vehement gegen diese unnötige Überregulierung. «Die Mitgliedschaft der Schweiz in der Europäischen EASA hat unserer Luftfahrt neben einigen Vorteilen vor allem einen enormen Bürokratisierungsschub gebracht. Die Compliance der zahllosen, sich ständig ändernden Vorschriften verursacht in der Branche unnötige Kosten in Millionenhöhe», ärgert sich Kristensen. Zudem übernimmt die Schweiz sang- und klanglos auch Vorschriften, die sich mit der Praxis in der Branche schwer oder gar nicht vereinbaren lassen. Ein Beispiel ist das Verbot von kommerziellen Passagierflügen durch Piloten über 60. «Diese einst von ausländischen Gewerkschaften intiierte Vorschrift führt dazu, dass die Schweiz jedes

SWISS HELICOPTER DAY

Tag der offenen Hangartore

Am ersten **Swiss Helicopter Day** werden am **Samstag, 13. Mai, von 10 bis 18 Uhr**, verteilt über die Schweiz an rund 20 Standorten, die Hangartore geöffnet. Helikopterunternehmen in allen Regionen zeigen an diesem Tag, was sie mit Helikoptern leisten und was es im Hintergrund braucht, damit die Crews mit ihren Helikoptern verschiedenste Dienstleistungen erbringen können. Die Swiss Helicopter Association (SHA) feiert 2023 ihr 30-Jahr-Jubiläum und lädt die Bevölkerung aus diesem Anlass ein, eine

Helibasis in ihrer Region zu besuchen und sich vor Ort vom vielfältigen Einsatzspektrum der Helikopterbranche faszinieren zu lassen. Basen mit Schwerpunkt auf der Transportfliegerei öffnen ebenso ihre Tore wie Rettungsbasen und Schulungsstandorte. Einen Schwerpunkt bilden auch Informationen über Berufsperspektiven in diesem spannenden Bereich der Fliegerei. Auch die Luftwaffe wird am 13. Mai zu sehen sein und plant eine Vorführung des Super Puma Display Teams über dem Flugplatz Bern-Belp. CR

Jahr ein paar ihrer erfahrensten und besten Piloten verliert. Denn in der Schweiz werden Piloten vor allem als Allrounder eingesetzt. Dürfen sie keine Passagiere mehr fliegen, kommt das faktisch einem Arbeits- und Berufsverbot gleich», hält Nationalratspräsident **Martin Candinas**, Präsident der SHA, fest. Die SHA arbeitet deshalb an einer Schweizer Pilotenlizenz, die Passagierflüge auch ab 60 möglich macht.

cherung für Regionalflugplätze auch für andere Safety-Massnahmen sowie für Massnahmen in den Bereichen Security und Umweltschutz Geld in der Kasse bleibt», sagt Kristensen. Und doppelt nach: «Wir fordern, dass diese Teilfinanzierung durch den Bund mit einem Anreizsystem zur Senkung der Flugsicherungskosten verknüpft wird.»

Ohne gute Rahmenbedingungen geht es nicht

Klimaneutrales Fliegen ist ein weiteres Stichwort, das die Branche in Zukunft beschäftigen wird. Mit der Nutzung von SAF Sustainable Aviation Fuel wollen die Helikopterbetriebe zum globalen Klimaschutz beitragen. Die Mitglieder sind jetzt schon gut gerüstet und fliegen mit viel Potenzial in die Zukunft. So verfügen die schweizerischen Helikopterunternehmen über einen Maschinenpark, welcher auf die topografischen Verhältnisse bestens abgestimmt ist, und die Mitarbeitenden über einen hohen Ausbildungsstand. «Entscheidend wird sein, dass sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht derart verändern, dass die wirtschaftliche Existenz unserer Branche bedroht wird», so Kristensen. Dabei ist der Verband stark gefordert. «Wir begegnen diesen Herausforderungen durch eine proaktive Zusammenarbeit mit den Behörden.»

Corinne Remund
www.sha-swiss.ch

DAS MACHT DIE SHA

Überregulierung als zentrales Thema

Die **Swiss Helicopter Association** wurde noch als Verein schweizerischer Helikopterunternehmen an der Versammlung vom 29. März 1993 in Bern gegründet. Anwesend waren 20 Helikopterunternehmen. Ziel des Zusammenschlusses der Helikopterbetriebe war damals, als erster Ansprechpartner insbesondere gegenüber dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL auftreten zu können. Bereits in der Gründungsversammlung war die Bekämpfung der Überregulierung durch die Behörden ein zentrales Thema. Die Swiss Helicopter Association nimmt die Interessen der Branche in der Politik, der Verwaltung, der Gesellschaft und den Medien wahr und pflegt mit diversen

Organisationen, Vereinigungen, Interessengemeinschaften etc. ein reges Netzwerk. Einen Schwerpunkt der praktischen Tätigkeit bilden die Teilnahme an den Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren BAZL im Zusammenhang mit der Übernahme von europäischen Vorschriften und Richtlinien.

Aktuell hat der Verband 19 ordentliche, 28 ausserordentliche Mitglieder sowie 1 Fördermitglied. Ordentliche Mitglieder sind Halter von Helikoptern zu gewerbmässigen Zwecken, ausserordentliche Mitglieder sind Unternehmen, die nicht selbst Helikopterhalter sind, sondern beispielsweise Zulieferer für Seile, Lastennetze oder Big Bags. CR