

Mit Beat Neuenschwander, Präsident des Aero-Clubs der Schweiz

«Die Politik muss handeln»

Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) hat auf die Parlamentswahlen hin zahlreiche Politiker auf ihren Leistungsausweis zugunsten der General Aviation beobachtet und gibt eine entsprechende Wahlempfehlung ab (siehe Seite 9). Wie der AeCS seine vielfältigen Interessen weiter vertritt, erklärt sein Zentralpräsident Beat Neuenschwander im Interview mit SkyNews.ch

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Weshalb braucht es überhaupt einen Aero-Club?

Die Vertretung der Interessen bei Behörden und Institutionen kann heute praktisch nur noch mit einem mitgliederstarken Verband mit entsprechend hoher Legitimation wahrgenommen werden. Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) als eigentlicher Dachverband der General Aviation (GA) verfügt mit seinen 21'000 Mitgliedern über diese Legitimation. Alle Luftsportsparten der Leichtaviatik (mit Ausnahme der Gleitschirmflieger) sind dem Aero-Club angeschlossen. Die Aufteilung ist wie folgt: rund 6800 Modellflieger, 4500 Motorpiloten, 3000 Segelflieger, 1600 Fallschirmspringer, 450 Ballonfahrer, 550 EAS-Mitglieder, 210 Heli- und 200 Microlightpiloten sowie 3600 Direkt- und Kollektivmitglieder. Die aktuellen, grossen Herausforderungen benötigen hohe Personal- und Finanzressourcen, die Synergien können in einem Dachverband wie dem AeCS optimal genutzt werden.

I Welches sind derzeit die grössten Herausforderungen für den AeCS?

Erstens ist es die Menge und Dichte der sich in kurzer Zeit folgenden Vorgaben und Auflagen. Diese verhindern eine massvolle Entwicklung im VFR-Bereich und drohen zudem die Motivation der Jugend und damit die wichtige Nachwuchsförderung in der Leichtaviatik und

beim Luftsport im Keim zu ersticken. Als Beispiele nenne ich die Luftraumeinschränkungen gegenüber dem VFR-Verkehr, neue und sich immer wieder ändernde technische Vorgaben und Regelwerke, internationale (EASA, ICAO) und nationale (BAZL, BAFU) Vorschriften von Behörden und Institutionen oder die geplante Gebührenerhöhung des BAZLs. Die verschiedenen Stakeholders wie Aero-Club, AOPA, eine Swiss, die Business Aviation oder die Luftwaffe sind gefordert, jedoch bestehen selbst innerhalb der Luftfahrkreise unterschiedliche Interessen. Der Druck der kommerziellen Luftfahrt, wie auch Luftraumbedürfnisse der Luftwaffe stehen den Interessen der General Aviation, namentlich dem VFR-Verkehr, teilweise diametral gegenüber.

I Und welches ist die zweite grosse Herausforderung?

Das ist die Politik. Sie wäre gefordert, mehr Druck auf das Departement UVEK und dessen Bundesämter auszuüben, die den nationalen Handlungsspielraum nicht immer voll ausnützen. Information tut not. Darum ist es eine weitere Aufgabe unseres Verbandes, direkt an die politischen Instanzen heran zu treten und einzelne Parlamentarier persönlich über die Situation zu informieren und unsere Anliegen einzubringen. Eine dritte grosse Herausforderung stellt die Kommunikation dar. Nicht nur mit unseren Mitgliedern, sondern auch nach



aussen mit all denjenigen, die in Beruf, Freizeit und Sport innerhalb der Luftfahrt aktiv sind oder sich damit befassen. Sie alle müssen erkennen, dass nur ein aktives Engagement innerhalb eines grossen Verbandes wie dem AeCS wirksam ist, und dass ein Verband seine Legitimation weitgehend über die Anzahl der Mitglieder erreicht.

I Wie bringen Sie die Interessen von Ballonfahrern, Segel-, Modell- und Motorfliegern und den verschiedenen Regionen unter einen Hut?

Die demokratische Struktur der Sparten und Regionalverbände ist zwar manchmal etwas schwerfällig, ermöglicht aber eine ausgewogene, ganzheitliche Interessensbildung. Einzelne Bereiche müssen akzeptieren, dass nur eine geeinte Vorgehensweise und Kommunikation zum Erfolg führt und Partikularinteressen im Interesse des Ganzen zurückstehen müssen. Wichtig ist eine gute geführte interne Kommunikation. Darum haben wir diesen Bereich markant ausgebaut. Die Zusammensetzung im Zentralvorstand ist ausgewogen und wir sind, ähnlich wie der Bundesrat, ein Konkordanzgremium.

I Wie nützt der AeCS die Stimmkraft seiner 21'000 Mitglieder in den kommenden Parlamentswahlen?

Wir haben die Leistungen bisheriger Parlamentarier sowie von Kandidaten in den vergangenen Jahren beobachtet und auch unsere Regionalverbände angefragt, deren Meldungen analysiert und eine Auswahl getroffen. Nur wer einen klaren Leistungsausweis zu Gunsten der Luftfahrt und unserer Interessen erbracht hat, wird in der nächsten AeroRevue vorgestellt und den AeCS-Mitgliedern zur Wahl empfohlen. Immerhin hat die AeroRevue rund 50'000 Leserinnen und Leser. Unsere Mitglieder können aufgrund dieser Fakten ihre persönliche Meinung bilden und gezielter, aber auch mit Überzeugung wählen.

« *Die Anerkennung und Akzeptanz des AeCS hat sich unter Herrn Cron verbessert.*

I Was halten Sie davon, dass BAZL-Direktor Raymond Cron trotz seiner Verurteilung im Amt bleibt?

Als Präsident des Dachverbandes äussere ich mich grundsätzlich nicht zu Personalentscheidungen, die in die Zuständigkeit des Bundesrates fallen. Ich kann aber feststellen, dass die Zusammenarbeit mit dem BAZL in der Vergangenheit konstruktiver wurde. Die Anerkennung und Akzeptanz des AeCS als grösster Vertreter der Leichtaviatik hat sich unter Herrn Cron verbessert.

I Wie ist die Meinung des Aero-Clubs zum Unfall von Hans Georg Schmid?

Bei Unfällen sind grundsätzlich nicht Meinungen, sondern Fakten massgebend. Der Unfallbericht wird zeigen, wo Lehren aus diesem tragischen und sehr bedauerlichen Unfall gezogen werden müssen. Tatsache hingegen ist, dass sich die Luftfahrt nur dank Pionierleistungen so hervorragend entwickeln konnte. Rekorde sind grosse technisch-operationelle und sportliche Herausforderungen, welche anspornen. Wir brauchen auch in diesem Bereich Vorbilder wie dies Hans Georg Schmid war. Unter dem Aspekt der Safety bedürfen ganz besonders auch Rekorde und Versuche, wie im übrigen alle Flüge und Luftsporttätigkeiten, einer sehr sorgfältigen Vorbereitung.

« *Die Nachwuchsförderung nimmt in unserer Strategie als einer der fünf wichtigsten Bereiche eine prioritäre Stellung ein.*

I Was unternimmt der AeCS, um der

schwierigen Personalsituation in der Luftfahrt entgegenzuwirken?

Der AeCS ist der einzige Verband in der Schweiz, der sich so stark und permanent für die Jugendförderung mit Programmen und Projekten engagiert – auch in Zeiten, als dies nicht attraktiv erschien, wie in den letzten sechs Jahren. Der personelle, oft auch ehrenamtliche Einsatz und das finanzielle Engagement ist bewusst sehr hoch: Die Nachwuchsförderung nimmt in unserer Strategie als einer der fünf wichtigsten Bereiche eine prioritäre Stellung ein. Der seit etwas mehr als einem Jahr eingeführte Status der Gratis-Jugendmitgliedschaft während maximal vier Jahren ist ein Erfolg. Im letzten Jahr haben sich über 300 Jugendliche durch Teilnahme an einem definierten AeCS-Jugendprogramm als Jugendmitglied eingeschrieben. Wir rechnen auch in diesem Jahr mit einer ähnlichen Anzahl von Jugend-Mitgliedern.

« Es scheint nun möglich, dass nicht kommerziell betriebenen Flugzeugen mit weniger als 2730 kg Abfluggewicht Ausnahmen gewährt werden.

I Was tut sich im Bereich EASA-Part M, wie wirkt der AeCS da mit?

Der Aero-Club ist auf drei verschiedenen Achsen gegenüber EASA aktiv: Erstens mit direkten Kontakten zum BAZL, welches als nationale Behörde die Anliegen der Schweiz in EASA offiziell einzubringen hat. Zweitens über eine aktive Mitwirkung bei Europe Air Sports durch Mitarbeit in den Untergruppen der Sparten Segelflug (Europe Glider Union) und Motorflug (Europe Power Flying Union). Drittens führt der AeCS mit den Aero-Clubs von Deutschland und Österreich neu institutionelle Gespräche auf Stufe der nationalen Präsidenten durch. Beispielsweise haben auf Initiative der Schweiz alle drei AeCS-Präsidenten ein Schreiben an den EASA-Präsidenten gerichtet, um die Aspekte der Leichtaviatik

dringend in Part-M einzubringen, oder dann die Einführung um ein Jahr zu verschieben. Der Druck hat Wirkung gezeigt, wie wir am 28. August an der vom AeCS organisierten zweiten EASA-Informationstagung erfahren konnten. Es scheint nun möglich, dass nicht kommerziell betriebene Flugzeuge mit weniger als 2730 kg Abfluggewicht Ausnahmen gewährt werden. Der Aero-Club ist den bestehenden Unsicherheiten durch Informationstagungen in der Schweiz begegnet – was eigentlich eine Aufgabe des BAZL oder der EASA und nicht des AeCS wäre.

« Die Politik muss die aktuelle Situation erkennen, die spezielle Lage der GA und Leichtaviatik verstehen und ernst nehmen.

I Welches ist Ihr grösster Wunsch für den Aero-Club?

Ich habe drei Wünsche: Erstens, dass sich die Politik endlich den Herausforderungen stellt. Die Politik muss die aktuelle Situation erkennen, die spezielle Lage der GA und Leichtaviatik verstehen und ernst nehmen. Die Politik muss handeln und Einfluss nehmen, damit Augenmass bei der Umsetzung von Regeln und Normen angewendet wird und dass der oftmals mögliche nationale Handlungsspielraum auch maximal ausgeschöpft wird.

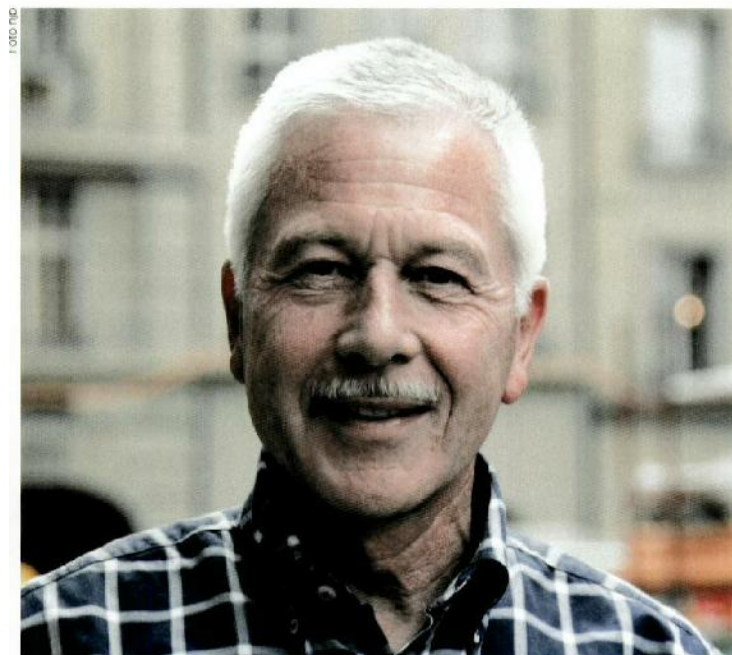
Zweitens wünsche ich mir eine bessere Anerkennung unserer Nachwuchsförderungsmaßnahmen, insbesondere durch die Airlines oder die Flugsicherung. Der Dachverband AeCS als Motor und Organisator, die Stiftung Pro Aero mit finanzieller Unterstützung, die Luftwaffe mit Dienstleistungen, Infrastruktur und «Sphair», sowie die regionalen Aero-Clubs auf den Flugplätzen sind die eigentlichen Träger der aviatischen Nachwuchsförderung. Viele kommerzielle Stakeholder profitieren von unseren langjährigen, kosten- und personalintensiven Jugendprogrammen und Nachwuchsförde-

rungsmassnahmen. Es wäre deshalb erfreulich und wünschenswert, wenn sich die Luftfahrtindustrie dieser Tatsache bewusster wäre und den AeCS bei seinen Bemühungen ideell und finanziell besser unterstützen würde.

Drittens wünsche ich mir ein solidarischeres Mitmachen von Individuen in der General Aviation und Leichtaviatik. Die vielen Pilotinnen und

Piloten, Luftsportler und an der Leichtaviatik Interessierten, welche noch keinem Verband angehören, sollten erkennen, dass ganz spe-

ziell in der heutigen Zeit eine Mitgliedschaft im Aero-Club notwendig ist. Es ist wichtig zu wissen, dass das Engagement zum Beispiel für den Erhalt des Luftraums oder gegen Gebührenerhöhungen Ihnen allen zu Gute kommt. Nur dank ihren Kolleginnen und Kollegen, die dem AeCS als Mitglied angehören und den Beitrag zahlen, kann der AeCS seine Aufgaben wirksam wahrnehmen. Flugschulen, aber auch Medien können hier wesentlich mithelfen aufzuklären und zu überzeugen. ☺



«Die Politik muss handeln und Einfluss nehmen, damit der oftmals mögliche nationale Handlungsspielraum auch maximal ausgeschöpft wird», fordert AeCS-Zentralpräsident Beat Neuwander.

« Die Menge und Dichte der sich in kurzer Zeit folgenden Vorgaben und Auflagen verhindern eine massvolle Entwicklung im VFR-Bereich.

Aerosuisse

Der Dachverband der Luftfahrt ist wichtig und notwendig. Er kann mit Gewicht die Anliegen in die Politik einbringen. Der AeCS ist Mitglied und kann konstruktiv mitwirken. Durch die Zusammensetzung mit ausgeprägt kommerzieller Ausrichtung stösst die Aerosuisse dann an ihre Grenzen, wenn es darum geht, primär die nicht-kommerziellen Interessen des VFR-Verkehrs, des Luftsports und der Leichtaviatik zu vertreten. Darum ist für den Aero-Club der Schweiz, der diese Interessen kompetent vertritt, eine gute und konstruktive Zusammenarbeit mit Aerosuisse sehr wichtig.

Flugplatz Payerne

Payerne ist ein stark genutzter Militärflugplatz mit hoher Wichtigkeit für die Luftwaffe. Der AeCS konzentriert sich weniger auf die zivile Mitbenutzung von operationellen Militärflugplätzen wie Payerne. Wir sind primär interessiert an der zivilen Weiternutzung von ehemaligen Militärflugplätzen und arbeiten intensiv an den Umnutzungsverfahren mit. Beispiele aus der Vergangenheit sind Saanen, Reichenbach oder Ambri. Aktuell sind es für uns derzeit Münster und Mollis.

Ecolights

Dank dem unermüdlichen, langjährigen Einsatz des AeCS und seines Microlightverbandes sind seit 2005 nun auch Ecolights in der Schweiz zugelassen. Ecolights sind die Vorreiter einer hoffentlich weiterführenden, innovativen Flugzeugentwicklung, sei es im Bereich der Werkstoffe, der Motoren oder der Zellenkonstruktion. Der AeCS unterstützt mit ansehnlichen finanziellen Mitteln aktuell das Projekt Flüsterschlepp. Wir stehen für eine förderliche Entwicklung des Flugzeugbaus zu Gunsten der Umwelt.

Wasserfliegen

Schade, dass in der Schweiz das Wasserfliegen so stiefmütterlich behandelt und wahrgenommen wird. Eine tolle Sparte, vergleichbar mit den Gletscherfliegern. Ich persönlich bewundere das Engagement der wenigen Wasserflieger in der Schweiz und stelle fest, dass mit den Wasserflugzeugtreffen immer viel interessiertes Publikum begeistert werden kann. Es würde uns gut anstehen, einige wenige Wasserflugplätze offiziell zu betreiben – vielleicht wird diese Vision irgend einmal Wirklichkeit.

Airshows

Airshows sind das beste Werbemittel für die Aviatik schlechthin. Viele in der gesamten Aviatik und Luftfahrtindustrie tätigen Menschen haben den «Virus Aviatikus» oder zumindest das Interesse für diese Branche an einer Airshow geholt. Airshows bieten auch die einmalige Möglichkeit, der Gesellschaft die Vielfalt der Aviatik auf kleinem Raum und in kürzester Zeit vor Augen zu führen. Es muss auch nicht immer eine grosse Airshow sein, oft sind kleinere Anlässe und Tage der offenen Tür auch sehr publikumswirksam, weil familiärer.

ZUR PERSON

Beat Neuenschwander

Der AeCS-Zentralpräsident ist Flieger durch und durch: Die meisten seiner rund 5000 Flugstunden hat er mit 2900 auf Kampffjets der Schweizer Luftwaffe absolviert. Am 1. Mai 1947 geboren, durchlief Beat Neuenschwander 1967 die Piloten-RS auf Bücker und P-3. Ein Jahr später folgte die Brevetierung zum Militärpiloten auf dem Vampire, anschliessend eine Laufbahn als Militärberufspilot im Überwachungsgeschwader. 1982 trat Beat Neuenschwander ins Instruktionkorps über, zudem nahm er diverse Auslandsaufenthalte in Europa und den USA wahr. 1988 folgte noch die Helikopterausbildung und 1990 wurde er Chef der Sektion Planung im Kommando der Luftwaffe. Diese Funktion, erweitert auf den gesamten Bereich Planung-Projekte-Versuche der Luftwaffe, behielt er – zuletzt im Rang eines Oberst – bis zu seiner Pensionierung Ende Juni 2005. Privat hat er sich zudem in Kanada noch in die Wasserfliegerei einführen lassen.

Bereits in jungen Jahren fand er am Modellflug Gefallen und mit 17 Jahren lernte er Segelfliegen. Sein Privatpilotenbrevet erhielt er 1966 im Belpmoos. Dem Berner Flughafen ist Beat Neuenschwander bis heute treu geblieben: Sei es als Fluglehrer bei Alpar, FVS-Inspektor, Mitbegründer und Leiter des «Mösl-Teams», als Präsident des Berner Aero-Clubs, als Vorstandsmitglied der Internationalen Belpmoostage und seit 1998 als Verwaltungsrat der Alpar AG. Heute fliegt Beat Neuenschwander ab dem Belpmoos seinen eigenen AS-202 Bravo HB-HFX als Privatpilot.

Auf solchen Aus-Flügen begleitet ihn öfters auch seine Frau Helen. Ihrer Ehe sind ein Sohn und eine Tochter entsprossen, mittlerweile freuen sie sich über drei Enkelkinder. Rund vier Tage pro Woche arbeitet Beat Neuenschwander, der in Bellerive VD wohnt, unentgeltlich für den AeCS. In seiner übrigen Zeit wandert er gerne in den Bergen, fährt Ski und reist ab und zu.