

## GA-Forum: Kritik beim BAZL aufgenommen – Dialog zeigt Erfolge

*Eugen Bürgler*

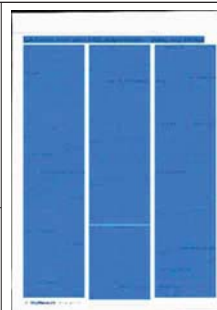
Massive Kritik musste sich die Führung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) Anfang Dezember 2009 am Forum anhören, bei dem sich Vertreter der General Aviation (GA) und der Aufsichtsbehörde trafen. Ein Jahr später, am 5. November, trafen sich erneut rund **30 Fachleute** aus der General Aviation, darunter Vertreter fast aller Verbände, mit einer Delegation der BAZL-Direktion. Am Forum 2009 gehörten dabei die Forderung nach besserer Information, mehr Augenmass bei der Umsetzung neuer Regelungen, Senkung der massiv gestiegenen Gebühren und das Ausnützen des Handlungsspielraums bei der Einführung von EASA-Auflagen zu den wichtigsten Anliegen.

Um das schwierige Verhältnis zwischen dem BAZL und der General Aviation konstruktiv anzugehen, wurden vier gemischte Arbeitsgruppen gebildet, die ihre Resultate am 5. November in Bern vorstellten. **Emil Blumer**, Leiter Internationales/EASA beim Aero-Club der Schweiz und Präsident des Segelflugverbandes der Schweiz, präsentierte die Resultate der Arbeitsgruppe **Regulations und Internationales**. Er stellte in den Vordergrund, dass die Industrie die Möglichkeit habe, Vertreter in die Gremien der European Aviation Safety Agency (EASA) zu entsenden, und so am **EASA-Gesetzgebungsprozess** mitzuarbeiten. Als weitere Möglichkeit für die Industrie, Inputs am richtigen Ort zu platzieren, hat das BAZL eine Liste mit den schweizerischen Vertretern in den EASA-Arbeitsgruppen ins Internet gestellt. Emil Blumer stellte auch fest, dass die Industrievertreter ein **Moratorium** bei der Übernahme internationalen Rechts ablehnen würden, dies wegen der Befürchtung, internationale Aufträge zu verlieren.

Das BAZL wolle seine Politik fortführen, Regelungen nur dort einzuführen, wo sie nötig sind und im europäischen Kontext, wo immer möglich, versuchen, sich einen gewissen

**Spielraum zu bewahren**. Zur Erreichung der eigenen Ziele strebe man die Bildung von Allianzen mit anderen, ähnlich betroffenen Staaten an, versicherte BAZL-Direktor **Peter Müller**. Das BAZL verfüge über eine entsprechende Verhaltens-Policy für seine Mitarbeitenden und verfolge in diesem Bereich dieselbe Stossrichtung wie die General Aviation. Allerdings bestreitet das BAZL, bei der Umsetzung europäischer Rechts grossen Handlungsspielraum zu besitzen. Dass die Verhältnismässigkeit bei der EASA manchmal zu wünschen übrig lasse und die **Regulierungsflut** Probleme bereite, räumte auch Peter Müller ein. Dass müsse das BAZL manchmal sogar im eigenen Betrieb erfahren. So erhalte etwa eine BAZL-Abteilung mit rund 60 Mitarbeitenden für ein Audit Besuch von etwa zehn EASA-Inspektoren.

Obwohl vom Bundesgericht gestützt, hielt Emil Blumer fest, dass in der Arbeitsgruppe die Dienstleistungen des BAZL als **überbissen teuer** betrachtet wurden. Das BAZL habe sich bereit erklärt, gewisse Reduktionen bis Ende 2010 zu prüfen, zum Beispiel das Vier-Augen-Prinzip für **Audits bei Kleinbetrieben**. Auch durch die Bündelung von Audits am gleichen Ort sollen Kosten eingespart werden. Allerdings sei das Amt nicht bereit, die Gebührenordnung grundsätzlich zu überarbeiten. BAZL-Direktor Peter Müller räumte ein, dass die Grundgebühren für einzelne Dienstleistungen so hoch seien, dass sie zum Teil über den Aufwand hinausgehen würden: «Entsprechend werden wir ein **Fein-Tuning**, aber keine grundsätzlichen Änderungen vornehmen.» Wenige Tage nach dem Forum, am 10. November, hat der Bundesrat über die am Forum angetönte, **revidierte Gebührenverordnung** des BAZL entschieden: Demnach wird der Minimalbetrag für einzelne Gebühren per 1. Januar 2011 gesenkt. Das BAZL begründet diesen Schritt damit, dass die europäischen technischen Vorgaben bei den Luftfahrtakteuren, insbesondere der Kleinaviatik,



heute besser bekannt seien und dadurch der Aufwand für die Inspektoren gesunken sei.

Über die Anliegen der Arbeitsgruppe **Audits und Inspektionen** referierte **Stefan Freudiger** vom Ingenieurbüro Flugwesen und Biomechanik IFB. Ein verbesserter Informationskanal, um bei besonderen Schwierigkeiten direkt an den zuständigen Abteilungsleiter beim BAZL gelangen zu können, war das erste von zwölf Anliegen, das sich in dieser Arbeitsgruppe herauskristallisiert hatte. Präzisere Vorgaben, beispielsweise klare Begründungen, wenn eingereichte Dokumentationen zurückgewiesen werden und **obligatorische Refresher-Kurse** für BAZL-Inspektoren, bei denen sie die Arbeiten selber ausführen, die sie normalerweise inspizieren, sowie Audit-Reports, die am Schluss von Audits unterzeichnet werden können, gehörten weiter zu den vorgeschlagenen Massnahmen. Eine Erleichterung der Aufsichtsabläufe erhofft sich die General Aviation auch durch die Zusammenlegung der verschiedenen Audits; zudem soll unmittelbar nach einem Audit von den Inspektoren ein Audit-Bericht oder eine ausgefüllte Checkliste zur Unterschrift vorgelegt werden. In seinem Fazit hielt Stefan Freudiger fest: «Beim BAZL ist ein Kulturwandel spürbar, es findet ein **Dialog auf Augenhöhe** statt. Es bleiben aber exorbitante Gebühren und Regulationseskapaden der EASA.»

Die **Bündelung der Audits** sei ein «ganz zentrales Anliegen», betonte Peter Müller. Auch die «Management Attention» sei eine berechnete Forderung: «Es soll so sein, dass Sie bei Problemen an die Direktion gelangen.» Sehr gefallen habe ihm auch der Vorschlag, die Inspektoren regelmässig in die Betriebe zu schicken, um ihre **Fachkompetenz zu stärken**. Das BAZL prüfe zurzeit, Inspektoren zwei bis fünf Tage pro Jahr in einen Betrieb zu entsenden, um ihre praktischen Fähigkeiten zu erweitern und zu sehen, was sich an der Front abspielt. Geprüft werde auch, wie Audit-Berichte zur sofortigen Gegenzeichnung eingeführt werden könnten, damit Beanstandungen beim Debriefing eines Audits wenig-

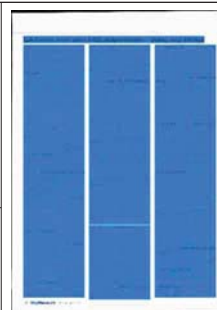
stens in Entwurfsform schriftlich vorliegen.

Als Vertreter der Arbeitsgruppe **Infrastruktur und Flugplätze** sprach **Charles Riesen**, Verwaltungsratsdelegierter des Flughafens Bern-Belp. Aus dieser Gruppe wurde eine Reihe von Forderungen an die Politik gestellt: Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger, bezogen auf neue (europäische) Regulationen Verhältnismässigkeit, Nutzung des Spielraumes, ein vertiefter Einbezug der Stakeholder und die Berücksichtigung praktikabler Fristen. Als wichtiges Anliegen nannte Charles Riesen auch die Übernahme der **Security-Aufgaben** auf den Flughäfen durch den Staat. Dies sei eine hoheitliche Aufgabe und im Sinne einer Bündelung der Kompetenzen mache das auch Sinn, denn es sei der Staat, der über nachrichtendienstliche Informationen und das Gewaltmonopol verfüge.

Zwar seien zurzeit nur grössere Flughäfen von EU-Regulationen betroffen, doch es sei zu erwarten, dass sich das ändern werde: «Keine Anlage wird sich den **steigenden Sicherheitsanforderungen** entziehen können», so Charles Riesen weiter. Umso wichtiger sei es, die Betroffenen so früh wie möglich in laufende Prozesse zu involvieren, denn was einmal eingeführt sei, lasse sich erfahrungsgemäss kaum noch verändern.

Das BAZL hat eine Überprüfung aller bestehenden Rechtsgrundlagen für Flugplätze im Hinblick auf ihre **Kompatibilität mit ICAO-Vorschriften** in die Wege geleitet. In diesen Prozess sollen auch die Flugplatzhalter und Vertreter des Verbandes Schweizer Flugplätze (VSF) mit einbezogen werden. Damit soll mehr **Planungssicherheit** für die Flugplätze erreicht werden und vorhandenes Expertenwissen auf Seiten der Flugplatzbetreiber genutzt werden.

**Pierre Moreillon**, Sekretär des Verbandes Schweizer Flugplätze wies darauf hin, dass bezüglich Flugplätzen und Regulationen der Spielraum jetzt noch offen sei: «Deshalb ist es sehr wichtig, **jetzt aktiv zu werden** und die Anliegen bei der EASA einzubringen.» Peter Müller bemerkte allerdings, dass es kaum realistisch sei, sich intensiv mit allen Regulie-



rungsentwürfen auseinander zu setzen: «Es ist so viel, das da kommt, man muss ehrlicherweise sagen, da kommen wir aus praktischen Gründen an die Grenze.»

Einig waren sich die Forumsteilnehmer darüber, dass die Sicherheitskosten auf den Flughäfen als hoheitliche Aufgabe vom Staat bezahlt werden müssten. **Jürg Fleischmann**, Präsident der Lions Air Group, machte aber noch auf einen anderen Ansatz aufmerksam: «Wir sollten nicht nur darüber diskutieren, wer diese Massnahmen bezahlt. In der Praxis sehen wir täglich, wie grosse Kosten von Massnahmen verursacht werden, die bei genauer Betrachtung null Wirkung haben! Wir sollten vermehrt darüber diskutieren, wie wir bezüglich der teilweise unsinnigen Massnahmen unter dem Titel Sicherheit wieder **zur Normalität zurückfinden**.»

**Beat Neuenschwander**, Zentralpräsident des Schweizer Aero-Club, konnte feststellen, dass in allen Arbeitsgruppen offen und sachlich diskutiert wurde. Weiter informierte er über die Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Arbeitsgruppe, die sich mit dem Themenbereich **Politik und Kommunikation** befasste. Zur Verbesserung der Feedback-Kultur zwischen der General Aviation und der Aufsichtsbehörde soll zukünftig bei Bedarf einer Aussprache eine Plattform zu einem bestimmten Thema, analog beispielsweise dem GA-Forum, einberufen werden können.

Ein zentraler Kritikpunkt am GA-BAZL Forum 2009 war das Fehlen einer klaren, **verständlichen Informationen** zum Gesetzgebungsprozess und der Implementierung neuer Regelungen. Das BAZL sicherte zu, seine Kommunikation bezüglich neuen europäischen Rechts zu überprüfen und die BAZL Website zu diesem Thema aufzudatieren und sich bei der EASA für eine besser verständliche Website einzusetzen. In der Schweiz soll mit dem **Informationsdienst «EASA aktuell»** über Neuerungen rund um die EASA informiert werden. Auch dem Bedürfnis nach

konsolidierten Fassungen der Gesetzestexte, aus denen einfach ersichtlich ist, was nun gilt, versuche das BAZL vermehrt Rechnung zu tragen.

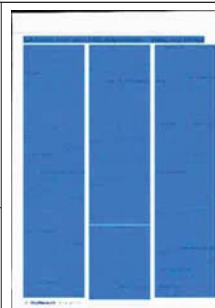
Die Kritik, dass auch das BAZL oft zu unverständlich kommuniziert und beispielsweise Briefe zu technisch und zu juristisch und zu wenig praxisbezogen formuliert seien, nahm das Bundesamt entgegen. Peter Müller versprach, dass das BAZL Anstrengungen unternehme, damit ausgehende **Post adressatengerecht** verfasst sei. Er forderte auch ausdrücklich dazu auf, unverständliche Schreiben an das BAZL zu retournieren.

Als wichtiges Projekt soll die vom Aero-Club seit zwei Jahren geforderte **Luftraumstrategie** erarbeitet werden. In einem Workshop im Frühjahr 2011 sollen sich das BAZL und Vertreter der General Aviation auf gemeinsame Grundprinzipien einigen. Peter Müller wies darauf hin, dass bezüglich der künftigen Gestaltung des Luftraumes **gewaltige Interessenskonflikte** bestehen würden, versicherte aber, dass die GA in den Gestaltungsprozess involviert werde.

Beat Neuenschwander unterliess es nicht darauf hinzuweisen, dass in der BAZL-Leitung klar ein **Kulturwandel erkennbar** sei. Die BAZL-Führung nehme begründete GA-Anliegen offen auf. Allerdings zeigten sich auf nachgeordneten Stufen in Einzelbereichen diesem Trend gegenüber erstaunlich resistente Mentalitäten.

Erstaunt hat, dass am Forum beschlossen wurde, die nächste Veranstaltung in dieser Form erst 2012 durchzuführen. Dieser Zeitpunkt wurde von Peter Müller vorgeschlagen, «weil dann das **EASA OPS-Regelwerk** auf uns niederprasseln wird, auf Sie wie auf uns.» Insgesamt scheint das GA-BAZL Forum viel gegenseitiges Verständnis gefördert zu haben.

**Paul Kurrus** konstatierte als Aerosuisse-Präsident, dass der Druck im Dampfkessel im ersten Halbjahr 2009 bedrohlich angestiegen



sei, das Forum mit den Arbeitsgruppen dann aber viel zur Lösung der Probleme beigetragen habe: «Die Situation ist heute besser, es wird ein konstruktiver Dialog gepflegt und es ist ein grundlegender Wandel in der Zusammenarbeit zu erkennen.» Spontan wurde am Forum entschieden, die Resultate der einzelnen Arbeitsgruppen auf der Website des BAZL zu publizieren: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

## Erster Looping für Yves Rossy

Yves Rossy, alias Jetman, hat am 5. November um 10.03 Uhr über dem waadtländischen Bercher seinen ersten Looping vor einem von **Brian Jones** gefahrenen Heissluftballon, erfolgreich durchgeführt. Der Schweizer Yves Rossy hob zuvor von Bercher an Bord des Ballons «Esprit Breitling Orbiter» ab, um in 18 Minuten eine Höhe von 2400 Metern zu erreichen. Mit seinem Flügel auf dem Rücken und den vier Reaktoren in Betrieb, sprang er aus dem Ballonkorb. Nach ein paar Minuten Flugzeit erreichte er den optimalen Winkel und konnte den Looping vor dem Ballon durchführen. Er öffnete dann seinen Fallschirm und landete sicher in Denezy.

Dieser Flug wurde mit dem **neuen Flügel** durchgeführt, dieser ist kleiner (zwei Meter Spannweite anstatt 2,5 Meter) und nicht entfaltbar. Dieser neue Prototyp, von Yves Rossy in Zusammenarbeit mit der RUAG konzipiert, besitzt ein besseres aerodynamisches Profil und mehr Stabilität. Diese technologischen Fortschritte hätten es Jetman ermöglicht, zwei Jahre nach seiner Überquerung des Ärmelkanals, seinen ersten Kunstflug durchzuführen, teilten die Organisatoren weiter mit. Diese erste Kunstflugfigur kündige eine immer grössere Bewegungsfreiheit für den fliegenden Menschen an, welcher sich nur durch die Bewegungen seines Körpers lenkt. *pd*  
[www.jetman.com](http://www.jetman.com)



*Jetman Yves Rossy holte vor dem «Breitling Orbiter» Anlauf für den Looping.*