

Markus Kälin, Geschäftsleiter Pilatus

Maintenance und SVFB-Präsident

«Herausforderung EASA»

Seit vergangenem Frühling präsidiert Markus Kälin, Maintenance-Geschäftsleiter im Pilatus-Konzern, den Schweizerischen Verband flugtechnischer Betriebe (SVFB). Die Schweizer Luftfahrtindustrie soll bald von den Vorschriften der European Aviation Safety Agency (EASA) geprägt werden. Diese europaweite Harmonisierung birgt Vor- und Nachteile. Markus Kälin nimmt dazu Stellung.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

machbar.

I Welchen Einfluss hat die Umsetzung der EASA-Vorschriften auf die Schweizer Maintenance-Betriebe ?

Momentan herrscht noch viel Verwirrung um die Zuständigkeit der nationalen Vorschriften, der JAA-Regulations und jenen der EASA. Dies auch, weil die Fachkompetenz in der EASA noch zuwenig vorhanden ist. Die Wartungsbetriebe befinden sich derzeit im Umsetzungsprozess der neuen EASA-Vorschriften. Als einziges Land sind in der Schweiz vor Jahren die JAR-Vorschriften in sämtlichen Betrieben eingeführt worden. Inzwischen sind die kleinen Firmen wieder ausgeklammert worden, sie unterstehen der V2LUB, einer nationalen Verordnung. Sie soll aber bald durch ein europäisches Regelwerk abgelöst werden, welches den Unterhalt der Kleinflugzeuge regelt.

I Wie wirken sich die EASA-Vorschriften auf die Lizenzen aus?

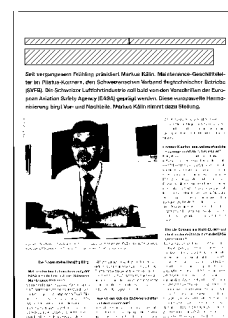
Da wird die Schraube überall angezogen, und es wird teilweise Unsinniges gefordert. Als Beispiel nenne ich den Unterhalt einer Cessna 172. Da müsste gemäss dem EASA-Vorschlag der Mechaniker für jeden Motorentyp einen Lizenzeintrag und entsprechendes Training nachweisen. Das ist schlicht und einfach nicht

I Können Kleinbetriebe, welche oft solche Flugzeuge unterhalten, dies erfüllen?

Nein, das ist absolut undenkbar. Dabei zeigt sich, dass bei der EASA offensichtlich relativ viele Schreibtischtäter am Werk sind, die nichts von der Praxis verstehen. Zudem verursachen solche Vorschriften enorme Kosten, um die Mechaniker auszubilden und zu trainieren. Diese europäische Regelungs-Harmonisierung entstand auf Drängen von Airbus, welche in allen ihren Produktionsländern gleiche Massstäbe verlangte. Deshalb sind diese Vorschriften insbesondere für die Airline-Industrie entstanden. Dass sie nicht unverändert auf die Kleinflugzeugbranche umgesetzt werden können, ist klar. Doch gerade dies versucht nun die EASA.

I Hat die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied überhaupt eine Chance, sich in der EASA einzubringen?

Ja, das hat sich bereits bei der JAA im Part 66 (Lizenzen) gezeigt, wo wir über das BAZL bei der JAA Druck aufgesetzt haben, um den schweizerischen Gegebenheiten in der Berufsbildung Rechnung zu tragen. Es hat bewirkt, dass die Schweiz damit Erfolg hatte. Der SVFB erwartet auch, dass das BAZL aktiv in diesen



EASA-Gremien mitarbeitet. Wir als Verband können das BAZL nur sekundieren. Wir unterstützen aber die Behörde mit Expertenwissen und liefern Argumente, wo immer das notwendig ist. Wir müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass die Industrievertreter in der EASA von den grossen europäischen Herstellern gestellt werden und nicht von Schweizer Betrieben. Als grossen Vorteil der EASA betrachten wir die gesamte Harmonisierung innerhalb Europas. Allerdings nützt unserer Ansicht nach das BAZL nicht den vollen Handlungsspielraum aus.

I Was könnte die Aerosuisse, der Dachverband der Schweizer Luftfahrt, in diesem Punkt für die Branche tun?

Die Aerosuisse hat die Kontakte zur Politik. Der SVFB ist glücklicherweise mit Paul Truniger im Aerosuisse-Ausschuss vertreten. Er bringt unsere Anliegen ein. Als Verband pflegen wir auch eine Nähe zu den Kleinbetrieben mit 3 bis 15 Angestellten, welche den grössten Teil der Unterhaltungsfirmen in der Schweiz ausmachen. Viele kämpfen ums Überleben, der SVFB will sie unterstützen, wo es geht. Aber er kann nur sehr bedingt politisch tätig werden, deshalb sind wir Mitglied der Aerosuisse geworden. Es nützt nichts, wenn verschiedene Luftfahrtverbände in der Schweiz politisch etwas ändern wollen, das kann nur zielgerichtet durch eine Organisation geschehen. Und das ist die Aerosuisse.

I Stimmen die Rahmenbedingungen für Maintenance-Betriebe in der Schweiz?

Sie sind in letzter Zeit schlechter geworden. Wir leiden unter einem enormen Kostendruck, der vorwiegend auf Überreglementierung zurückzuführen ist. Zudem spüren wir bei der Umsetzung neuer Vorschriften den «vorausseilenden Gehorsam» sehr.

I Wie wirkt sich ein EASA-Beitritt auf die Kosten aus?

Wir bei Pilatus erwarten eine massive Kostensteigerung. So sollen alleine die Aufsichtgebühren für den Maintenance-Betrieb zehnmal teurer werden! Auch für die Bereiche Herstellung und Entwicklung zeichnet sich eine ähnli-

che Gebührenerhöhung ab. Allerdings wissen wir auch, dass das BAZL bis anhin sehr moderate Gebühren verlangt hat.

I Welches sind die Erfahrungen der Pilatus-Maintenance mit dem «neuen» BAZL?

Der viel zitierte Personalaufbau im BAZL ist für den Maintenance-Bereich sehr dünn ausgefallen. Aber wir haben keine schlechten Erfahrungen mit dem «neuen» BAZL gemacht und spüren den Willen, Veränderungen herbeizuführen; stellen aber fest, dass gerade im Unterhaltsbereich nach wie vor eine personelle Unterdotierung herrscht.

I Pilatus ist ein sehr innovatives Unternehmen, wie soll die Innovation in der Schweizer Luftfahrt weiter gefördert werden?

Im Bereich Forschung und Entwicklung hinkt die Schweiz hinterher. Bei Pilatus haben wir heute Mühe, Spezialisten für diese Bereiche zu gewinnen, da es in der Schweiz schlichtweg keine gibt. Dabei denke ich besonders an Software-Ingenieure. Die Entwicklung des PC-21 haben wir bis auf den letzten Rappen selber bezahlt. Beispielsweise in Deutschland hilft der Staat der Industrie wesentlich mehr. Klar ist, dass wegen fünf Studenten im Jahr keine Fakultät eröffnet werden kann, aber ich glaube, in Nischenbereichen hätten wir durchaus eine Chance.

I Wie entwickeln sich die drei Maintenance-Standorte Genf, Stans und Altenrhein von Pilatus?

In Stans und Altenrhein stellen wir ein erfreuliches Wachstum fest, das auch in einem Ausbau fruchtete. In Altenrhein möchten wir noch weiter wachsen. Bei Transairco in Genf hatten wir konjunkturbedingt Einbussen. Derzeit sind wir wieder im Aufbau, allerdings wird der frühere Level in absehbarer Zeit nicht mehr erreicht werden können, da moderne Flugzeuge weniger Unterhalt benötigen. Zudem ist das Komponentengeschäft in Genf praktisch verschwunden.

I Weshalb hat Pilatus den Betrieb im Belpmoos verkauft?

Der Betrieb Bern passt nicht mehr in die heutige Struktur des Pilatus-Konzerns. Das dort verdiente Geld ist bei uns grösstenteils in die Administration geflossen, das machte keinen Sinn. Die Service Station Bern kam via TSA Transairco zu uns, sie hat früher die Flotte des BAZL unterhalten. Doch der Betrieb im Belpmoos hat bestimmt Überlebenschancen, wenn er gut und straff geführt wird. Mit dem neuen Besitzer André Schneeberger haben wir einen erfahrenen und tüchtigen Nachfolger gefunden, er hat sich einen Lebenstraum verwirklicht (siehe auch Seite 37).

I Lufthansa lässt neu Avros bei Swiss in Basel warten, sind die Schweizer Preise gar nicht so hoch, wie man vermutet?

In der Schweiz haben wir nach wie vor eine gute Ausgangslage. Unsere liberale Gesetzgebung erlaubt flexible Arbeitszeiten, insbesondere in der Business Aviation ist dies von entscheidender Wichtigkeit. Deshalb muss es möglich sein, zusätzliche Stunden zu arbeiten. Zudem ist das Ausbildungsniveau in der Schweiz – im Vergleich zum Ausland – sehr gut. So gesehen, haben wir in der Schweiz trotz hohem Lohnniveau gute Chancen konkurrenzfähig zu bleiben, da eben auch die Pro-

duktivität hoch ist.

I Der Luftverkehr wächst wieder, spürt dies auch die Unterhaltsbranche?

Die Airlinebranche wächst, aber die Businessjet-Population in Europa stagniert. Zudem haben viele neue Flugzeuge ältere ersetzt, die neuen brauchen aber weniger Unterhalt.

I Welches sind – neben der EASA – die grössten Herausforderungen der Zukunft für die Schweizer Maintenance-Betriebe?

Sehr vieles ist natürlich durch die EASA gesteuert und beeinflusst. Aber die Schweizer Maintenance-Industrie muss sich mit den Flugzeugbesitzern finden, um zu einem vernünftigen Preisniveau zu kommen. Im Autogewerbe sind Ansätze von 130 Franken pro Stunde üblich, doch kleine Flugzeugunterhaltsbetriebe arbeiten immer noch zu 85 Franken die Stunde. Zudem werden die Schweizer Unterhaltsbetriebe enger miteinander zusammenarbeiten müssen, es hat meiner Ansicht nach heute noch zu viele Einzelgänger. So könnten auch Lager- und Werkzeugbestände reduziert werden. Ich bin zudem überzeugt, dass es in der Schweiz auch im Unterhaltsbereich zu einer Flurbereinigung kommt. ☺



Der neue SVFB-Präsident Markus Kälin: «Es zeigt sich, dass bei der EASA offensichtlich relativ viele Schreibtischtäter am Werk sind, die nichts von der Praxis verstehen.»

STICHWORTE

Swiss

Besser, als viele Leute sie wahrhaben wollen.

Lufthansa

Wenn die Zusammenarbeit mit Swiss klappt, profitieren beide.

Schweizer Luftwaffe

Ist hoffentlich der erste Kunde des PC-21.

Flughafen Zürich

Der ist wirklich «unique».

Ecolights

Ist in ganz klaren Grenzen förderungswürdig, weil die gleiche Leistung bei viel weniger Lärm und Treibstoffverbrauch erreicht wird.