



# Breitensport-Förderkonzept

## Versionen / Vorgehen

Datum	Version	Änderung / Validierungen	Autor(en)	Stand
April 2024	0.1	Entwurf	Christian Boppart	erledigt
15.05.2024	0.2	Zustimmung Vorstand	Christian Boppart	erledigt
30.05.2024	0.3	Check mit Swiss Olympic / Anpassungen betreffen Schnittstellen zum FTEM F1	Christian Boppart, Michele Cerere	erledigt
23.11.2024	0.4	Konsultation der Clubpräsidenten zur Clubförderung und Einarbeitung Ziele 2025	Christian Boppart	erledigt
11.12.2024	1.0	Beschluss Vorstand	Vorstand	erledigt
1. Quartal 2025	1.1	Clubförderung und weitere Massnahmen Verhinderung Drop outs	Christian Boppart	
2. Quartal 2025	1.1	Beschluss Vorstand	Vorstand	

## Inhaltverzeichnis

1. Zusammenfassung .....	3
2. Ausgangslage .....	3
2.1. Der SHV .....	3
2.2. Anspruchsgruppen und SHV-Leistungen .....	4
2.3. Organisatorische Eingliederung und Finanzen .....	6
2.4. Abgrenzungen .....	7
2.5. SWOT-Analyse Breitensport .....	8
2.6. Analyse der SHV-Dienstleistungen .....	11
2.7. Risikomatrix .....	12
2.8. Kosten-Nutzen-Analyse .....	14
3. Strategie .....	14
4. Ziele .....	15
4.1. Clubs, Start- und Landeplätze .....	15
4.2. Umwelt .....	15
4.3. Digitalisierung .....	15
4.4. Ausbildung und Sicherheit .....	16
4.5. Luftraum .....	16
4.6. Ethik .....	16
5. Massnahmen .....	17
6. Kosten .....	18
7. Controlling .....	18

## 1. Zusammenfassung

Direkter Anstoss zu vorliegendem Breitensport-Förderkonzept gab Swiss Olympic. Die Förderung und Stärkung des Breitensports ist aber ohnehin ein wichtiges Entwicklungsfeld seit Bestehen des SHV, wenn nicht das wichtigste. Das Konzept wird dazu genutzt, dieses Entwicklungsfeld zu konkretisieren. Das Hängegleiten hat einige wesentliche Besonderheiten im Vergleich zu anderen Sportarten. Es ist vielfältig, umfasst 6 verschiedene Fluggeräte und diverse Arten der Ausübung. Der Breitensport umfasst die Schulung und das Genussfliegen. Die wichtigsten Akteure im Breitensport sind die Flugschulen, Clubs, Anbieter von Flugreisen und Weiterbildungen, die Hersteller von Flugmaterial und Anbieter von Fluginformationen. Die Leistungen des SHV für den Breitensport sind bereits zahlreich.

Die Analyse der Ausgangslage kommt zu diesem Ergebnis: Der Fokus liegt unverändert auf den wichtigen, grundlegenden Themen „Erhalt Luftraum“, „Erhalt Fluggebiete“, „Verbesserung von Ausbildung und Sicherheit“ und „Engagement für die Umwelt“. Zusätzliches Engagement in den kommenden Jahren will der SHV investieren in die Bereiche „Stärkung Clubs“, „Digitalisierung“ und „Ethik“.

## 2. Ausgangslage

Anstoss zu diesem Konzept gab Swiss Olympic. In der Leistungsvereinbarung zwischen Swiss Olympic und SHV ist in Anhang 2 festgehalten, dass ein «Breitensport-Förderkonzept mit Abstimmung auf [FTEM](#)» erarbeitet werden muss. Das Konzept ist bis Ende 2024 zu erstellen. Weitere wichtige Grundlagen sind das [Breitensportkonzept des BASPO](#), die Leistungsvereinbarung zwischen Swiss Olympic und SHV und das [Ethik-Statut](#).

Wichtige Grundlagen und Besonderheiten unserer Sportarten sind:

- Das Hängegleiten ist keine J+S-Sportart.
- Der früheste Start in die Sportarten ist mit 14 Jahren möglich, allerdings beginnen die allermeisten mit 20 Jahren und älter.
- Hängegleiter sind Luftfahrzeuge und luftfahrtrechtlich reguliert.
- Das Bundesamt für Zivilluftfahrt überwacht als Aufsichtsbehörde die Ausbildung und die Prüfungen und legt die wesentlichen Grundlagen fest.
- Als Infrastruktur können die Start- und Landeplätze bezeichnet werden. Allerdings sind diese Gelände aus rechtlichen Gründen in den allermeisten Fällen nicht im Eigentum der Hängegleiter, sondern müssen gepachtet werden.
- Fürs selbständige Fliegen müssen «offizielle» Prüfungen bestanden werden.
- Hängegleiter müssen eine Halter-Haftpflichtversicherung haben.
- Die Aus- und Weiterbildung erfolgt durch professionell tätige Flugschulen.
- Für das Betreiben des Sports ist keine Clubzugehörigkeit notwendig.

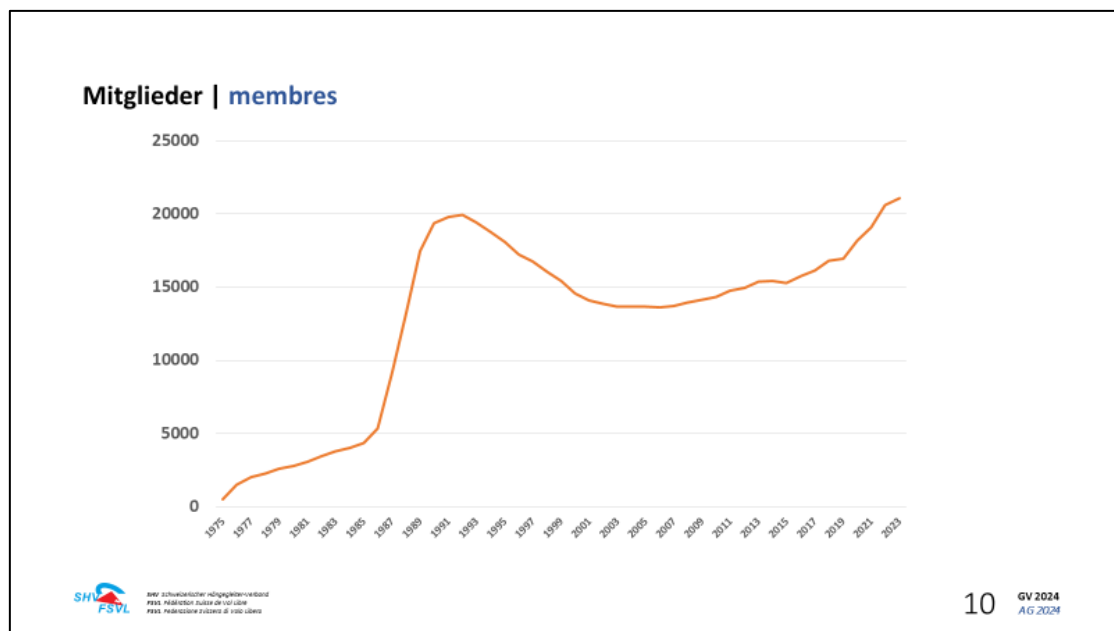
### 2.1. Der SHV

Wichtige Grundlage sind die [Statuten des SHV](#). Darin ist festgehalten, dass die SHV-Clubs Mitglieder des SHV sind, die Flugschulen aber nicht. Im [Leitbild des SHV](#) ist der Breitensport in allen 4 Haupt-Tätigkeitsbereichen (Interessenswahrung, Sicherheit, Marketing & PR, Sportförderung) gewichtig erwähnt – auch wenn nicht genau mit dieser Bezeichnung. In

seiner [Strategie 2020plus](#) hat der SHV diverse Aufgaben und Themen im Breitensport aufgelistet, v.a. in den Bereichen Umwelt, Start- und Landeplätze, Sicherheit, Aus- und Weiterbildung und Kommunikation. Eine eigentliche SWOT-Analyse über den Verband besteht nicht, aber die Stärkung der Clubs ist eines von vier Hauptthemen, in denen sich der Verband weiterentwickeln möchte (Themen der Retraite 2022).

Der SHV verfügt über keine kantonalen oder regionalen Strukturen.

Die Mitgliederzahlen haben sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt und im 2023 ein Allzeithoch erreicht.



Entwicklung der Mitgliederzahlen seit der Gründung des SHV

Aufgrund dieser positiven Entwicklung (welche mit einer positiven finanziellen Situation einhergeht) konnte der in den letzten Jahren auf ein Wachstums- oder Marketingkonzept verzichten. D.h. der SHV legt keinen Fokus auf Gewinnung von Sponsoren und zusätzlichen Mitgliedern.

Auf der SHV-Webseite sind die weiteren wichtigen Informationen abrufbar, u.a. die Flugsparten (Gleitschirm, Delta, Starrflügler, Speedflying, Miniwing, Elektroantrieb), das Organigramm, der Verhaltenskodex etc.

## 2.2. Anspruchsgruppen und SHV-Leistungen

Vorbemerkung: Die Gruppe „FTEM F1“ gibt es beim Hängegleiten nicht.

Der Breitensport umfasst die Grundausbildung bis zum Brevet (FTEM: F2) und die brevetierten Pilotinnen und Piloten mit oder ohne Wettbewerb (FTEM: F3). Die erste Gruppe (F2) umfasst ca. 5%, die zweite Gruppe (F3) ca. 90% aller Pilotinnen/Piloten resp. Mitglieder des SHV.

Der Breitensport findet in den beiden Sportarten Gleitschirm und Delta statt. Wobei der Gleitschirmsport etwa 95% ausmacht. Der Gleitschirmsport kann man auf unterschiedliche Weise betreiben: Abgleiter, Soaren und Thermikfliegen in einem Fluggebiet, Hike & Fly, Streckenflug, fliegen mit Elektromotor, mit Miniwing und mit Speedflyer.

Die wichtigsten Akteure im Breitensport sind die rund 100 Flugschulen, rund 100 Clubs (inkl. der Organisatoren von kleineren Wettkämpfen), einige Anbieter von Flugreisen und Weiterbildungen, die Hersteller von Flugmaterial und Anbieter von Fluginformationen.

Die Flugschulung und -prüfung finden unter der Oberaufsicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt statt. Der SHV ist vom BAZL beauftragt, die Prüfungen durchzuführen.

Die Vorgaben an die Schulung werden durch die rechtlichen Grundlagen, die Theorieprüfung und die praktische Prüfung festgelegt. Der SHV führt ein Label für Flugschulen, dem sich rund 70 Flugschulen angeschlossen haben.

Die Leistungen der Flugschulen sind nicht einheitlich. Die allermeisten Flugschulen bieten die Grundschulung zum Brevet sowie Materialberatung und -verkauf an. Hinzukommen Weiterbildung für brevetierte Piloten, Flugreisen, Materialwartung, Rettungsschirmpacken und Betreuung von Start- und Landeplätzen.

Die Leistungen des SHV für die Flugschulen sind insbesondere:

- Aus- und Weiterbildung für Fluglehrer
- Fachliche Beratung in Themen und Problemen aller Art (v.a. Rechtliches, Unfälle, Umwelt).
- Versicherungen: Spezifische Produkte, günstigste Prämien und Beratung.
- Karte / Verzeichnis der SHV-Flugschulen, Angebote für Weiterbildung und Flugreisen, Rettungsschirmpacker auf der SHV-Webseite
- Regelmässige Informationen in allen Bereichen
- Interessenswahrung gegenüber Behörden und Verbänden
- Moderation bei Konflikten
- Informationstafeln für die Fluggebiete
- Material, teils gratis

Die wichtigste Aufgabe der Clubs ist die Betreuung der Start- und Landeplätze (Fluggebiete). Dies umfasst insbesondere die Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und Anwohnern, Flugschulen, Bergbahnen und Behörden. Sie betreiben auch Wetterstationen. Zudem veranstalten Clubs Wettkämpfe, organisieren Ausflüge, Frondienste und Weiterbildungen.

Die Leistungen des SHV für die Clubs sind insbesondere:

- Finanzielle Unterstützung für positive Meldungen in den Medien, Frondienste und ökologische Projekte (Ökofonds), Wetterstationen, Anschaffungen Material, externe Arbeiten beim Start- oder Landeplatz etc. (Clubfonds)
- Versicherung: gratis Betriebshaftpflichtversicherung für Wettkämpfe, Anlässe, gratis Rechtsschutz-Versicherung
- Karte / Verzeichnis aller Clubs auf der SHV-Webseite
- Fachliche Beratung in Themen und Problemen aller Art (v.a. Rechtliches, Unfälle, Umwelt).
- Jährliche Plattform für Kommunikation und Austausch
- Regelmässige Informationen in allen Bereichen
- Interessenswahrung gegenüber Behörden und Verbänden
- Diverses Material, grösstenteils gratis

- Informationstafeln für die Fluggebiete

Die Anbieter von Weiterbildungen und Flugreisen sind grösstenteils die Flugschulen. Es gibt aber auch ein paar wenige spezialisierte Organisationen.

Die Hersteller von Flugmaterial sind grösstenteils international tätige Unternehmen, die in einem stark fragmentierten Markt tätig sind. Der einzige wesentliche Berührungspunkt zum SHV betrifft die Mitarbeit des SHV bei der internationalen Normierung des Materials.

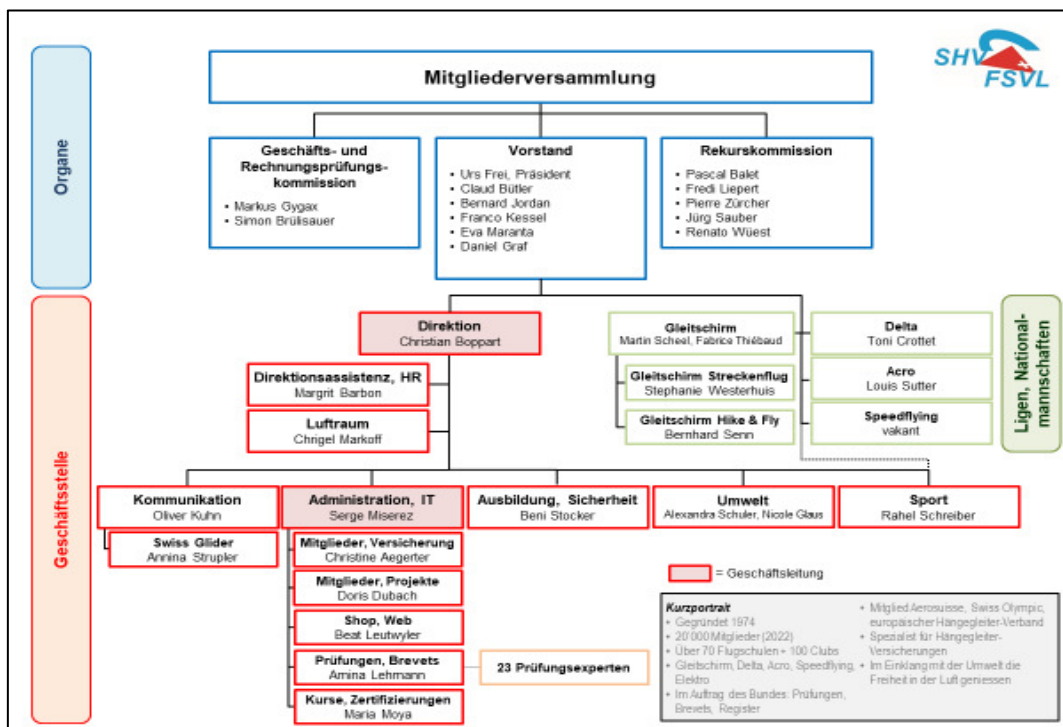
Die Anbieter von Fluginformationen haben stark an Bedeutung zugenommen. Ihre Leistungen für die Piloten werden immer besser, vielfältiger und genauer. Sie erleichtern den Piloten die Einschätzung des Wetters und Gefahren sowie den Zugang zu Start- und Landeplätzen.

### 2.3. Organisatorische Eingliederung und Finanzen

Organisatorisch für den Breitensport zuständig sind schlicht alle Funktionen innerhalb des Verbandes mit Ausnahme der Ligen (unten im Organigramm hellgrün) und dem Fachbereich «Leistungssport» (unten im Organigramm «Sport»).

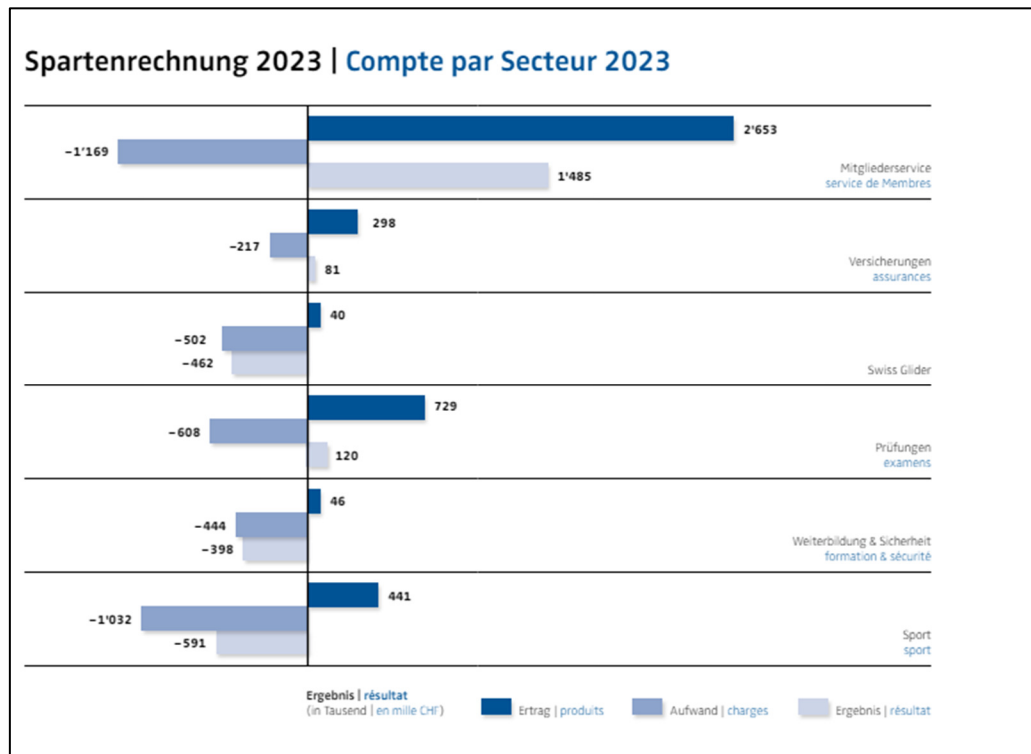
Die übergeordnet zuständige Funktion für den Breitensport ist der Geschäftsführer. Er führt die Koordination über die verschiedenen Fachbereiche und übernimmt konkrete Aufgaben, falls sie nicht einem Fachbereich zugeordnet werden kann.

Ständige Kommissionen gibt es keine. Arbeitsgruppen werden projektspezifisch etabliert.



Organigramm SHV (Oktober 2024, in Überarbeitung)

Aus der Spartenrechnung (publiziert im SHV-Geschäftsbericht) lässt sich eruieren, welchen finanziellen Ressourcen dem Breitensport zur Verfügung stehen. Die Spartenrechnung kommt einer Vollkostenrechnung nahe. In ihr wird der Aufwand und Ertrag für das Produkt «Sport» (= Leistungssport) separat ausgewiesen wird. Alle anderen Produkte umfassen den Breitensport. Allerdings müssten kleinere Teile der Produkte «Swiss Glider» und «Versicherungen» auch den dem Leistungssport zurechnet werden. Der Einfachheit halber wird hier darauf verzichtet. Somit lässt sich im Ergebnis festhalten: Der Breitensport erwirtschaftet Erträge von rund 3.7 Mio. CHF und hat Ausgaben von rund 3 Mio. CHF.



SHV-Spartenrechnung 2023

## 2.4. Abgrenzungen

Was wird in diesem Konzept nicht bearbeitet?

- Leistungssport: Der Leistungssport wird im Leistungssport-Förderkonzept beschrieben.
- Biplance: Die Biplanceflüge sind ein kommerzielles, touristisches Angebot. Sie sind keine sportliche Tätigkeit im eigentlichen Sinn.
- Sicherheit / Fokus auf F3: Die Ausbildung vom brevetierten Piloten (FTEM: F2) hat wesentlich andere Rahmenbedingungen als die brevetierten „Genusspiloten“ (FTEM: F3). Das F2 wird geführt von kommerziell tätigen Schulen, steht unter der Oberaufsicht des BAZL und ist deutlich stärker von extern reguliert. Zudem wurde auf Basis einer breit angelegten Analyse und unter Einbezug aller Fluglehrer ein Programm zur Verbesserung der Aus- und Weiterbildung sowie Sicherheit etabliert. Dieses Programm soll im Rahmen dieses Konzepts nicht erneut überprüft werden.

Die Schnittstellen zum Leistungssport sind im [FTEM Gleitschirm](#) festgehalten. Sie sollen hier nicht nochmals erwähnt werden. Dort ist die Strategie zum Übergang in die Talensicherung

(T1) beschrieben sowie die Verhinderung von Drop-Outs innerhalb des Leistungssports.

Wichtig sind namentlich:

- Zielsetzung F3 und T1 in der Rubrik Zielsetzung
- In Implementierung der Schlüsselmerkmale und Phasenübergänge F3 sind die Übergänge erklärt

Zudem werden weitere Massnahmen zur Verhinderung von Drop outs nach dem Beschluss der Clubförderungsmassnahmen beschlossen.

Die Kohärenz zwischen dem Leistungssport-Förderkonzept und dem vorliegenden Konzept ist ebenfalls das FTEM Gleitschirm sichergestellt, insbesondere Definitionen, Dienstleistungen, Ziele. Die Massnahmen hingegen müssen noch konkretisiert werden. Diese werden im Rahmen der Weiterentwicklung von Leistungssport-Förderkonzepts und FTEM erarbeitet.

## 2.5. SWOT-Analyse Breitensport

Der Vorstand und die Geschäftsstelle haben wiederholt Analysen durchgeführt und Handlungsbedarf eruiert. Daraus ergibt sich diese SWOT-Analyse für den Breitensport.

### **Stärken**

#### Gesellschaftlich / politisch

- Das Hängegleiten ist günstig, einfach, faszinierend, individuell.
- Das Hängegleiten hat ein positives Image.
- Keine Ethikverstösse, Hängegleiten ist diesbezüglich nicht exponiert.
- Das Hängegleiten ist wenig reguliert und in der Politik kein Thema.

#### Verband

- Der SHV ist ein starker Verband. Fast alle Piloten sind Verbandsmitglieder.
- Der SHV hat einen stabilen BAZL-Auftrag (Nummernvergabe, Prüfungen, Brevets).
- Der SHV ist ein anerkannter und respektierter Partner und gut vernetzt in der Aviatik, im Sport und mit allen anderen Akteuren.
- Der SHV hat gut funktionierende Geschäftsstelle und Vorstand.
- Die Generalversammlungen verlaufen positiv und ohne Auseinandersetzungen.
- Der SHV steht personell und finanziell sehr gut da.

#### Breitensport / Mitglieder

- Der SHV unterstützt seine Mitglieder, Clubs und Flugschulen rasch und sehr gut bei allen Arten von Problemen. Er erbringt gute Dienstleistungen. Er kann die Piloten gut erreichen / mit ihnen kommunizieren.
- Der SHV bietet zugeschnittene Versicherungsdeckungen an und unterstützt kompetent. Die Versicherungslösung ist sehr starkes Bindeglied.
- Es gibt viele Clubs und Flugschulen mit sehr engagierten Mitgliedern und Fluglehrern.
- Mit FAI-Auszeichnungen (Pin, Patch) können bereits erste, kleinere Flugerfolge honoriert werden.



### Entwicklung

- Der SHV, Piloten, Clubs, Flugschulen sind sehr aktiv und innovativ. Sie tragen sehr zu einer lebendigen Szene bei.

### Ausbildung und Sicherheit

- Der SHV kann die Ausbildung stark beeinflussen und längerfristig auf einem guten Niveau halten und erhöhen.
- Es gibt viele Flugschulen im ganzen Land.

### Umwelt

- Das Hängegleiten ist verhältnismässig umweltfreundlich.

### **Schwächen**

#### Gesellschaftlich / politisch

- Das Hängegleiten gilt als eine gefährliche Sportart.

### Verband

- Die Anforderungen steigen an (v.a. Bund und Sportdachverband). Professionalität ist vermehrt gefordert.
- Die Heterogenität (v.a. betreffend Dienstleistungen und Disziplinen) erfordert hohe Flexibilität und breites Fachwissen.
- Der SHV hat keine regionalen Strukturen. Die Clubs haben regional keinen Ansprechpartner – ggf. abgesehen von einem Vorstandsmitglied aus der Region.
- Der SHV bietet keinen «Single Point of Contact» für Clubs.

### Breitensport / Mitglieder

- Die Rechtslage für Start- und Landeplätze ist unsicher.
- Die Betreuung der Start- und Landeplätze wird aufwendiger und komplexer und überfordert die Clubs/Flugschulen zunehmend.
- Die Clubs (und teils die Flugschulen) haben die Aufgabe, das Umfeld der Fluggebiete zu beobachten und allfällige Probleme zu antizipieren oder zumindest zu reagieren. Diese wichtige Aufgabe wird sehr unterschiedlich wahrgenommen.
- Die Austrittsrate ist relativ hoch (d.h. nach der Prüfung fliegen Piloten nicht sehr lange).
- Die Schnittstelle zwischen Prüfung und Übertritt in Club oder andere Gemeinschaft ist kaum bewirtschaftet.
- Die Schnittstelle zum Leistungssport ist kaum bewirtschaftet.
- Kleinere, niederschwellige Wettbewerbe (meist auf Clubbasis) finden relativ wenig statt.

### Entwicklung

- Die Dynamik in der IT führt zu zusätzlichen Ansprüchen, Erwartungen an den SHV.
- Als Individualsportart ist Gemeinschaftliches schwieriger zu etablieren.

### Ausbildung und Sicherheit

- Es besteht grosser Handlungsbedarf in diversen Bereichen (Theorievermittlung, -prüfung, Label Flugschulen etc.).

- Das Hängegleiten ist eine überdurchschnittlich gefährliche Sportart (viele Unfälle mit vergleichsweise schwerwiegenden Verletzungen und Todesfällen).
- Das Fliegen in der Schweiz ist v.a. infolge Gelände und Wetter anspruchsvoll.
- Die Anforderungen an den Piloten sind relativ hoch, um ein umfassendes Verständnis des Sports zu haben und sicher fliegen zu können (v.a. Meteo und Aerodynamik).
- Es hat sich als schwierig erwiesen, wirkungsvolle Massnahmen zur Reduktion der Unfälle zu ergreifen.
- Die Unfallversicherer könnten Hängegleiten als absolutes Wagnis einstufen.

### Umwelt

- Die steigenden Anforderungen für den Umweltschutz setzen den Sport zunehmend unter Druck und haben lokal zu Einschränkungen geführt.
- Die Wetterverhältnisse machen das Fliegen zunehmend anspruchsvoller.

### **Gefahren**

#### Gesellschaftlich / politisch

- Schwerer Unfälle können zu staatlichen Regulierungen und starken Imageschaden führen.
- Rückgang von Neupiloten und Neumitgliedern.

#### Verband

- Für die Haftpflichtdeckungen wird kein Versicherer gefunden.
- Ein neuer Anbieter kann deutlich günstigere Versicherungsprämien anbieten und ein substanzieller Teil der Piloten tritt aus dem SHV aus.

#### Breitensport / Mitglieder

- Die Betreuung der Start- und Landeplätze wird zunehmend komplexer, viele müssen geschlossen werden.
- Der Luftraum wird immer enger und komplexer.
- Clubs werden aufgelöst oder personell stark geschwächt (zunehmende Komplexität ihrer Aufgaben, schwierige Suche nach Engagierten, Konflikte mit Flugschulen, Anwohnern, Umweltschutzbewegungen, wenig Benefits für Mitglieder) und sie können ihre wichtigen Aufgaben nicht mehr wahrnehmen, v.a. die Betreuung der Start- und Landeplätze.
- Konflikte zwischen Clubs und Flugschulen mehren sich (v.a. betreffend der Nutzung von Start- und Landeplätzen).
- Gemeinden und Kantone fordern Baubewilligungen für die Start- und Landeplätze.
- Der Deltasport verringert sich weiter und könnte ganz „verloren“ gehen.

#### Entwicklung

- Die EU übernimmt die Regulierung der Hängegleiter.
- Die Dynamik in der IT (v.a. Plattformen) könnten neue Strukturen / Gemeinschaften bilden und Verhaltensweise verändern, welche die Solidarität schwächt und bisherige lokale Lösungen gefährdet.
- Ist jemand im Besitz einer substanziellen Anzahl von Kontaktdaten der Piloten, könnte er eine deutlich günstigere Prämie für Solopiloten anbieten. Damit wäre das wichtigste Bindeglied von Pilot und SHV gefährdet.

#### Ausbildung und Sicherheit

- Schwerere Unfälle könnten negative Folgen haben (Regulierung, Versicherung, Image etc.)
- Fluglehrer und Biplane-Piloten werden durch eine verschärfte Gerichtspraxis vermehrt straf- und zivilrechtlich verurteilt.

#### Umwelt

- Vermehrter Naturschutz führt zu zusätzlichen Einschränkungen.
- Klimaveränderungen können Start- und Landeplätze gefährden und das Fliegen erschweren.

#### **Chancen**

##### Gesellschaftlich / politisch

- Die Attraktivität steigt und das Image verbessert sich.
- Der Outdoor-Trend bleibt.

##### Verband

- Der SHV ist auf allen Ebenen erfolgreich und ist intern wie extern sehr anerkannt.

##### Breitensport / Mitglieder

- Das Material und die Informationsdienste werden besser.
- Die Piloten fliegen länger, d.h. hören weniger rasch auf.

##### Entwicklung

- Die Schweiz hat gute Transportmöglichkeiten und ein sehr gutes Gelände.

#### Ausbildung und Sicherheit

- Das Fliegen wird einfacher.
- Die Unfälle nehmen ab, der Sport wird sicherer.
- Die Ausbildung der Piloten ist besser, die brevetierten Piloten sind selbständiger und fliegen sicherer.

#### Umwelt

- Wirksame Massnahmen tragen zum Naturschutz bei.

## 2.6. Analyse der SHV-Dienstleistungen

Gut bis sehr gut funktionierende Dienstleistungen und Bereiche sind:

- Stabilität von Verband und Geschäftsstelle (GF)
- Versicherungen (Admin, GF)
- Kommunikation, grösstenteils (Komm, alle)
- Erhalt Luftraum, grösstenteils (LB)
- IT-Dienstleistungen, teilweise (Admin)
- Unterstützung in Umweltfragen (Umwelt)
- Fluglehrer-Ausbildung (A&S)
- Rechtliche, finanzielle Unterstützung und Beratung der Clubs und Flugschulen (Admin, Umwelt, A&S, GF)
- Pilotenprüfungen (Admin, A&S)

- Kleinere Wettbewerbe der Clubs (-)

Handlungsbedarf besteht in diesen Dienstleistungen und Bereichen (im 2. Block gibt es noch keinen zuständigen SHV-Mitarbeiter):

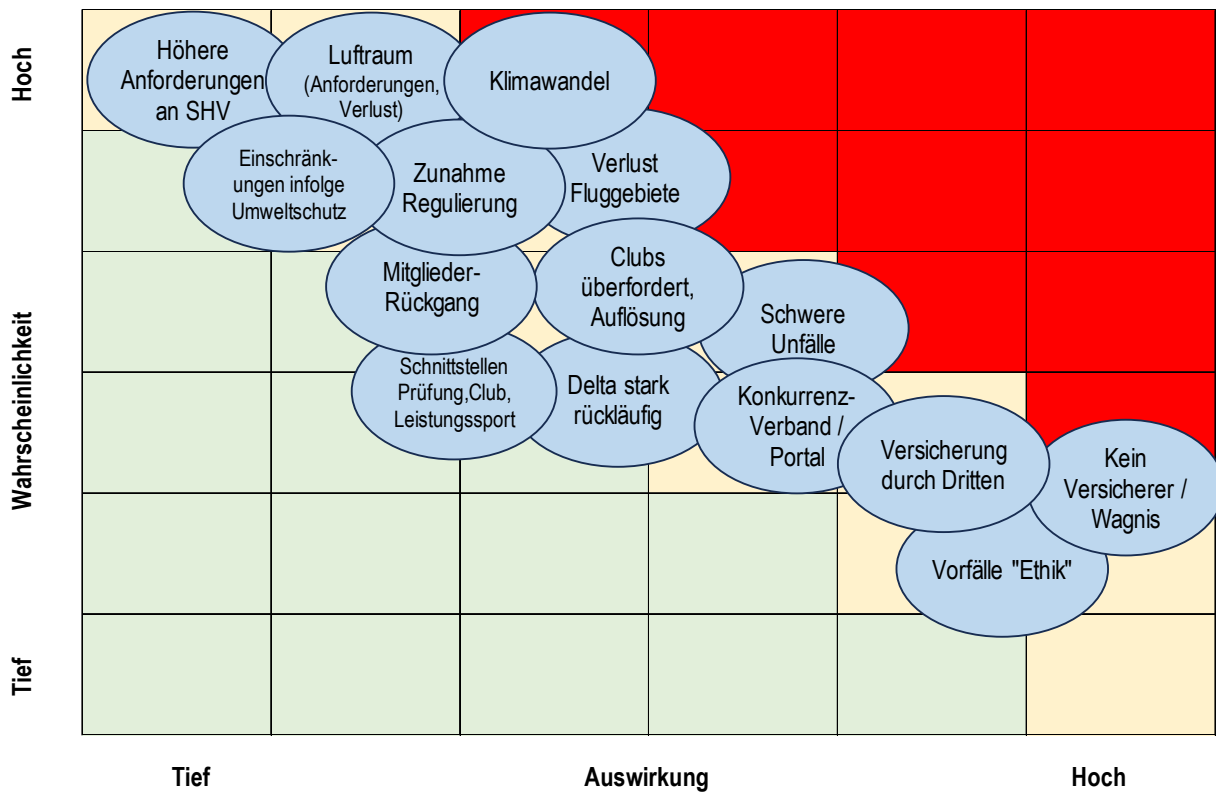
- Elektronische Erkennbarkeit ohne (gravierende) Nachteile einführen (LB)
- Fitter für die IT-Zukunft werden (Admin)
- Unfälle reduzieren, Sport sicherer machen (A&S)
- SHV-Labels optimieren (A&S, GF)
- Theorievermittlung für Piloten verbessern (A&S, Admin)
- CO2-Ausstoss mindern, „klimaneutral“ bis 2050 (Umwelt)
  
- Clubs und Flugschulen in der Betreuung der Start- und Landeplätze besser unterstützen (-)
- Rechtsgrundlage der Start- und Landeplätze stärken (-)
- Zunehmende Überforderung der Clubs und Mangel an Freiwilligen mindern (-)
- Übertritt des frisch brevetierten Piloten in Club fördern (-)
- Hohe Austrittsrate reduzieren (-)
- Bindung der Mitglieder an SHV weiter erhöhen (-)
- Übertritt der Piloten in Leistungssport erleichtern (-)

*GF: Geschäftsführer; A&S: Ausbildung und Sicherheit; Admin: Administration & IT; Umwelt: Umwelt-Betrauftragte; Komm: Kommunikation, LB: Luftraum-Beauftragter; -: kein Mitarbeiter zuständig*

## 2.7. Risikomatrix

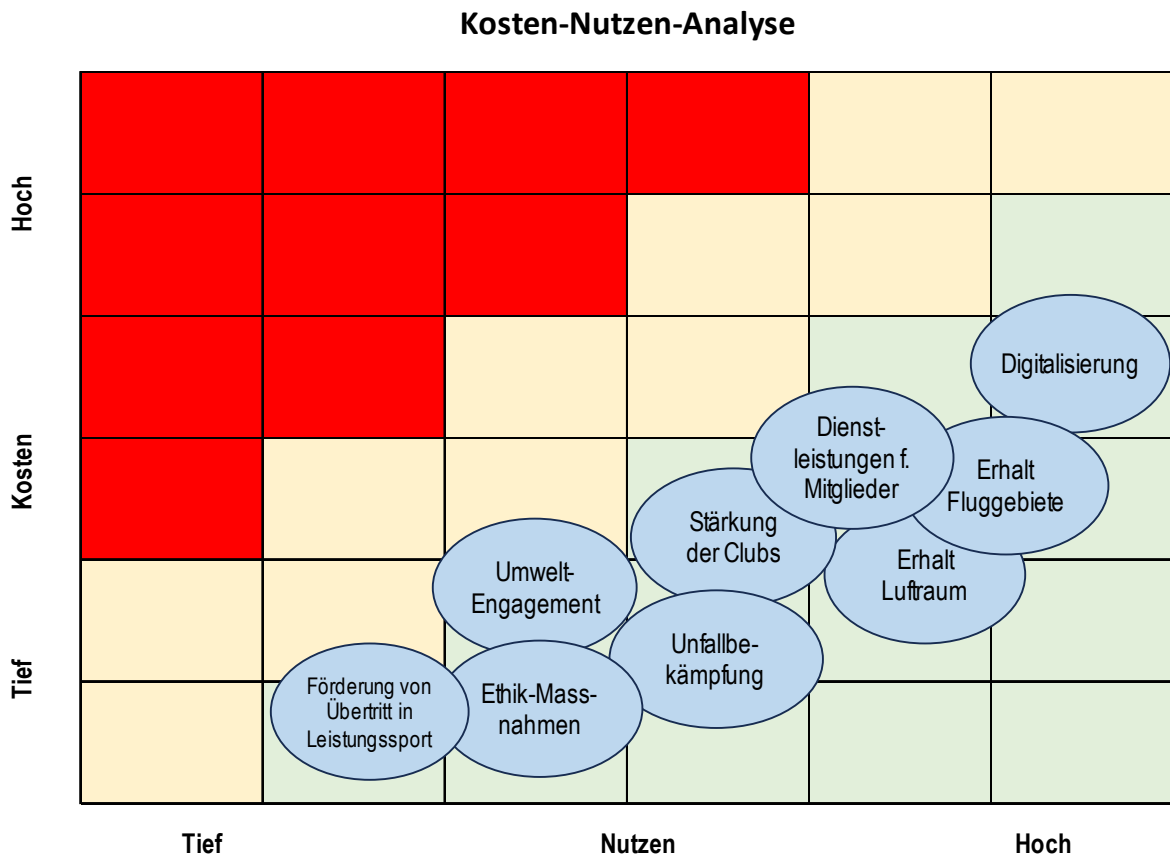
Die Risikomatrix enthält grosse Unschärfen. Sie soll die wichtigsten Risiken übersichtlich darstellen und ist ein Hilfsmittel für die Festlegung der Strategie und der Priorisierung der Ziele und Massnahmen.

### Risikomatrix



## 2.8. Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Kosten-Nutzen-Analyse gilt die das gleiche wie für die Risikomatrix. Die Kosten-Nutzen-Analyse enthält grosse Unschärfen. Sie soll die wichtigsten Risiken übersichtlich darstellen und ist ein Hilfsmittel für die Festlegung der Strategie und der Priorisierung der Ziele und Massnahmen.



## 3. Strategie

Welche Strategie verfolgt der SHV im Breitensport? Unverändert gilt die [Strategie 2020plus](#). Sie hält die Grundlagen für die einzelnen Fachbereiche fest. Zusätzlich hat der Vorstand an der Retraite im 2022 den Fokus gelegt auf diese Punkte gelegt:

- Clubs, Start- und Landeplätze
- Umwelt / Klima
- Digitalisierung

Zudem liegt unverändert der konstant hohe Fokus auf die Ausbildung und Sicherheit und Luftraum. Schliesslich sind Ethik-Themen adäquat zu berücksichtigen.

## 4. Ziele

### 4.1. Clubs, Start- und Landeplätze

1. Stärkung: SHV-Clubs werden gestärkt und bleiben langfristig erhalten. Verringerung der Drop-Outs.
2. Start- und Landeplätze: SHV-Clubs bleiben befähigt, die Start- und Landeplätze zu betreiben und zu erhalten.
3. Individuelle Unterstützung: SHV-Clubs werden bei Problemen und Projekten individuell, rasch und wirkungsvoll unterstützt (Finanzen, Beratung etc.).
4. Finanzen: SHV-Clubs werden für Leistungen zu Gunsten der Community und für Anlässe finanziell unterstützt.
5. Austausch: SHV-Clubs profitieren vom Austausch untereinander und mit Flugschulen.

Eine Vielzahl von Massnahmen zu diesen Zielen werden an der Clubkonferenz im November 2024 mit den Clubvertretungen diskutiert und dann entsprechend umgesetzt. Die Diskussion der Umsetzung erfolgt im 1. Quartal 2025.

### 4.2. Umwelt

1. Sensibilisierung stärken.
2. «Win-Win-Projekte» umsetzen mit konkretem, effektivem Nutzen für alle Beteiligten.
3. Klima: Auf Basis der Positionierung Massnahmen umsetzen

### 4.3. Digitalisierung

Digitalisierungsstrategie ist in Arbeit. Der Vorstand hat im Februar 2024 die vier Stossrichtungen und davon zwei Prioritäten festgelegt (in roter Schrift). Infolge der Kündigung des zuständigen Mitarbeiters werden die weiteren Arbeiten nach der Anstellung der neuen Person fortgeführt.

## Ziele und Stossrichtungen

Ziel	Beschreibung
<b>Effizienzsteigerung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verbesserung der betrieblichen Effizienz im SHV und mit den Partnern durch die Automatisierung von Prozessen, um Zeit- und Kosteneinsparungen zu erzielen.</li> </ul>
<b>Mitgliedererfahrung verbessern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Bereitstellung einer nahtlosen und personalisierten Erfahrung für die Kunden und Partner des SHV durch digitale Interaktionen und Dienstleistungen. Der Zugang zur Ausbildung und deren individuelle Verwaltung wird vereinfacht.</li> <li>Aufbau von digitalen Diensten, Plattformen und Technologien, die miteinander integriert sind und den Mitgliedern ein nahtloses und ganzheitliches Erlebnis bieten.</li> <li>Die Nutzung von Datenanalysen und -erkenntnissen, um fundierte Entscheidungen zu treffen und die Qualität der Services und der Arbeit zu verbessern.</li> </ul>
<b>Position stärken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stärkung der gegenwärtigen Position des SHV durch die Nutzung digitaler Technologien, um sich von potentiellen Konkurrenten abzuheben.</li> </ul>
<b>Qualitätssicherung/-verbesserung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Reduzierung des ökologischen Fussabdrucks und die Förderung nachhaltiger Geschäftspraktiken durch digitale Lösungen.</li> <li>Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften durch digitale Lösungen und Prozesse.</li> <li>Die Sicherheit für die Piloten verbessern.</li> </ul>

### 4.4. Ausbildung und Sicherheit

Das übergeordnete Ziel ist die Reduktion der Unfälle.

1. Ausbildung verbessern: Neubrevetiierte fliegen sicherer.
2. Weiterbildung stärken: Brevetiierte besuchen vermehrt Kurse.
3. Gefahren besser erkennen können, v.a. in den Bereichen Meteo, Hindernisse und Human Factors.
4. Learning aus Unfällen und Vorfällen verbessern: Pilotinnen und Piloten verbessern ihr Wissen und Fähigkeiten.
5. Sensibilität für Sicherheitsthemen erhöhen: Bewusstsein wird erweitert.

### 4.5. Luftraum

1. Luftraum erhalten / erweitern: Interessen wahren
2. Vereinfachungen und technische Hilfsmittel fördern

### 4.6. Ethik

1. Information und Sensibilisierung aller Mitglieder und Clubs
2. Frauen: Förderung mit konkreten Projekten
3. Inklusion: Förderung mit konkreten Projekten



## 5. Massnahmen

*Hinweis: Grün sind neue oder noch zu näher definierende Massnahmen*

Ziel	Massnahme	Zielgruppe	Zuständig	Termin
4.0.1	Mitgliederumfrage durchführen, Massnahmen ableiten (2025: Teil 2)	Alle	Komm.	30.05.2025
4.1.1	Zusätzliche Massnahmen zu Club-Förderung	tbd	Christian	30.06.2025
4.2.1.	Ein Lernplan zum Thema Umwelt in der Pilotenausbildung ist erstellt.	Flugschulen, Schüler	Umwelt	31.12.2025
4.2.2.	Die zweite Pilotphase 2025 des Horstschutz-Pilotprojekts ist umgesetzt.	Alle (Kanton GR)	Umwelt	30.06.2025
4.2.2.	Der Umgang mit den freiwilligen Vereinbarungen ist geklärt. und wissenschaftliche Grundlagen erarbeitet.	Alle	Umwelt	31.12.2025
4.2.3	Klimaschutz-Pilotprojekt aufgleisen	Clubs, Flugschulen	Umwelt	31.12.2024
4.2.3	Erster Teil der Klimastrategie ist umgesetzt (CO2-Bilanz des Verbandes erstellt). Nun sind Klimamassnahmen abzuleiten.	Alle	Umwelt	31.12.2025
4.3.1	Die Digitalisierungsstrategie ist beschlossen.	Alle	Leiter IT	31.12.2025
4.3.1	Digitales Flugbuch inkl. Ausbildungskontrollkarte ist aufgebaut und in bestehende IT eingegliedert.	Flugschulen, Schüler	Leiter IT	31.12.2025
4.4.1	Berufsbild für Gleitschirmflugehrer ist formuliert, vernehmlasst und kommuniziert.	Flugschulen	Ausbildung	31.12.2025
4.4.1	Ein erster Entwurf des Labels Flugschule SHV 2.0 liegt vor (inkl. Klärung «Startleiter»).	Flugschulen	Ausbildung	31.12.2025
4.4.1	Lehrmittel und Theorieprüfung digital: Die Ziele für die Theorieprüfung sind breit abgestützt beschlossen.	Flugschulen, Schüler	IT	31.12.2025
4.4.1	Die Überarbeitung der Fluglehrerausbildung ist abgeschlossen	Flugschulen	Ausbildung	31.12.2024
4.4.2	Meteo 5-Punkte-Check: Tool zu umfassender Einschätzung des Wetters	Alle	Meteo	31.12.2025
4.4.2	Erste Massnahmen zur Förderung von Groundhandling sind implementiert.	Alle	Sicherheit	31.12.2024
4.4.2	FAI-Badges werden verstärkt genutzt	Alle	Admin	31.12.2025
4.4.3	Die «Human Factors»-Kernelemente sind veröffentlicht sowie in Lehrmittel und Theoriefragen integriert.	Flugschulen, Schüler	Ausbildung	31.12.2025
4.4.4	Unfalldatenbank ist verbessert, Kommunikation entsprechend angepasst	Alle	Sicherheit	31.12.2024
4.4.5	Sicherheitskampagnen und Sensibilisierung wird intensiviert via Filme, Road Show, Clubanlässe.	Alle	Sicherheit	31.12.2025
4.5.1	Diverse, situative Projekte (aktuell u.a. im Zusammenhang mit den Flughäfen Bern, Sion, Meiringen)	Alle	Luftraum	Diverse
4.5.2	Kennzeichen ersetzen oder abschaffen	Alle	GF	31.12.2026
4.5.2	Elektronische Erkennbarkeit: Optimale Lösung für unsere Piloten	Alle	Luftraum	31.12.2025
4.5.2	HX-Tool einführen	Alle	Luftraum	31.12.2025
4.5.2	Adäquate Funkausbildung für Hängegleiter einführen	Alle	Luftraum	31.12.2025
4.6.1	Kampagnen umsetzen, Clubkonferenz nutzen	Alle	GF	31.12.2025
4.6.2	Bestehendes Förderungsprojekt evaluieren und verbessert umsetzen	Frauen	GF	31.03.2025
4.6.2	Zusammensetzung Vorstand wird überprüft und allfällige Veränderungen für die GV 2026 vorgeschlagen.	Frauen, kleinere Gruppen	Vorstand	31.12.2025
4.6.3	Inklusionsprojekt läuft und wird im 2026 evaluiert.	Personen mit Handikap	Leiterin Admin	31.12.2025

GF: Geschäftsführer

## 6. Kosten

Die Kosten sind im jährlichen Budget des SHV enthalten. Das Budget ist im Geschäftsbericht des SHV publiziert.

## 7. Controlling

Sämtliche Massnahmen sind auf der Liste der Ziele und Pendenzen aufgeführt. Über ihre Umsetzung wird der Vorstand vierteljährlich orientiert.