

**LUFTFAHRT**

# Schweiz droht Pilotenmangel

Martin Ebners Flugschule  
Horizon und der Dachverband  
Aerosuisse sorgen sich um den  
Pilotennachwuchs.

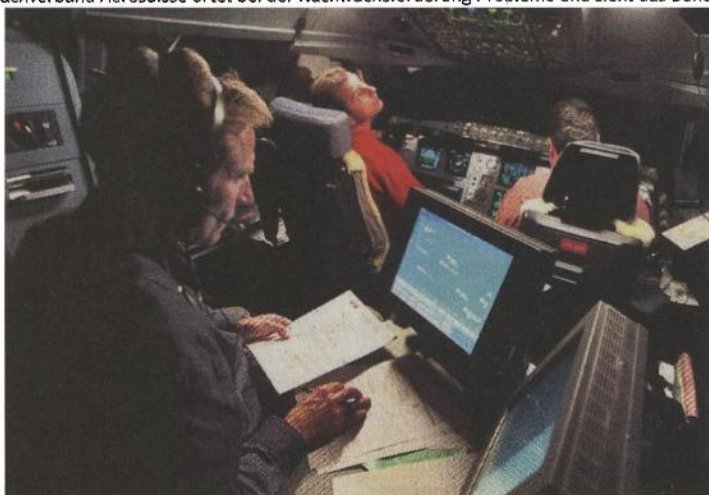


Argus Ref 37262133

# Der Schweiz droht ein Pilotenmangel

**LUFTFAHRT** Horizon, die Flugschule in Martin Ebners Helvetic Airways Group, befürchtet, dass ausgebildete Verkehrspiloten bald zur Mangelware werden. Auch der Dachverband Aerosuisse ortet bei der Nachwuchsförderung Probleme und sieht das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) in der Pflicht.

ROBERT WILDI



Verkehrspilotenausbildung: Swiss reicht es, den Eigenbedarf zu decken.

**E**in Silberstreifen am Horizont: «Air Berlin stellt wieder Personal ein», verkündet derzeit die zweitgrösste deutsche Airline. 700 Flugbegleiter und 120 Copiloten werden gesucht, unter anderem für ihre Schweizer Standorte in Zürich und Basel.

Das dürfte erst der Anfang sein. Sollte der Wirtschaftsaufschwung anhalten, werden weitere Airlines ihre zuletzt stark reduzierten Personalbestände aufstocken wollen. Im Falle der Verkehrspiloten ist das aber nicht so rasch möglich. Die Ausbildung dauert durchschnittlich 2,5 Jahre und kostet locker mehr als 100'000 Fr., die der Lernende oft selbst zu tragen hat.

## Ebners Horizon kritisiert Swiss

Silvio Dreier, CEO der zu Martin Ebners Helvetic Airways Group gehörenden Flugschule Horizon, befürchtet: «Sobald die Industrie nach der Krise wieder zum normalen Geschäft zurückfindet, dürften Piloten bei verschiedenen Airlines in der Schweiz Mangelware werden.» Er stellt spätestens seit dem Swissair-Grounding ein krasses

Missverhältnis zwischen der zu geringen Anzahl neu ausgebildeter Piloten und dem raschen Wachstum in der Airline-Industrie fest.

Bei Swiss geht man das Thema gelassen an. «Es fehlen bei uns keine Piloten», sagt Sprecher Jean-Claude Donzel. Swiss brauche jedes Jahr 60 bis 80 neue Verkehrspiloten und diese bilde man in der betriebseigenen Akademie Swiss Aviation Training aus. Ein Ausbau der Aktivitäten sei nicht geplant. «Unsere Bedürfnisse können mit dieser Kapazität befriedigt werden.»

Für Dreier genügt es nicht, nur den Eigenbedarf zu decken. Er gibt zu bedenken, dass Swiss hierzulande nur einen Drittel der grossen Passagierflugzeuge bewege – auch andere Airlines hätten hier Flieger stationiert. Horizon will daher ihre Ausbildungsfrequenz kurzfristig um 50% auf jährlich 60 Piloten erhöhen, um den steigenden Bedarf wenigstens teilweise zu decken. Es brauche unbedingt mehr Schweizer Piloten, so Dreier, denn auch die Anstellung von ausländischen Piloten – bei Swiss sind es knapp 10% – stosse an ihre Grenzen.

## Aerosuisse beschuldigt das Bazl

2008 gab es hierzulande total 98 neue Verkehrspiloten, 2002 waren es noch 141. Unmut darob herrscht auch bei Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt. «Die Nachwuchsförderung in der Luftfahrtbranche beschäftigt uns seit der Luftfahrtkrise im Jahr 2001», erklärt Präsident Paul Kurrus. Damals hätten sich viele Piloten neu orientiert. Dies habe dazu geführt dass die schweizerische Zivilluftfahrt das Potenzial des wirtschaftlichen Aufschwungs nicht vollumfänglich habe nutzen



Argus Ref 37263027

können. «Schweizer Flugzeuge mussten infolge Pilotenmangels am Boden bleiben», weiss Kurrus, der als Vizedirektor bei Swiss die

**2008 gab es  
in der Schweiz  
98 neue Piloten  
- 2002 waren  
es noch 141.**

zurückhaltende Pilotenausbildung der Airline verteidigt und stattdessen den Ball nach Bern spielt. Der Bund nehme seinen Bildungsauftrag in der Luftfahrt nicht mehr wahr, kri-

tisiert Kurrus. «Im Gegensatz zu vielen anderen Branchen müssen die hohen Kosten für die Aus- und Weiterbildung von den Lernenden oder von den Arbeitgebern getragen werden.» Die Grundausbildung eines Verkehrspiloten kostet heute rund 120 000 Fr. Vor 15 Jahren habe sich der Bund mit über 25 Mio Fr. an der Pilotenausbildung beteiligt. «Heute sind es nur noch 1,2 Mio Fr.», mahnt Kurrus.

Beim Bundesamt für Zivilluft-

fahrt (Bazl) prallt die Kritik ab. Es könne nicht Aufgabe des Bundes sein, Rekrutierungs- und Ausbildungskosten für private Gesellschaften zu tragen, so Sprecher Daniel Göring. Die früher mitfinanzierte Luftverkehrsschule SLS zur Pilotenausbildung sei in den 1990er-Jahren genau deshalb gestrichen worden. Auch bei der Bewirtschaftung ihrer Pilotenkorps könne das Bazl den Airlines nicht dreinreden. «Wir sind erst gefordert, wenn die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist», sagt Göring.