

Staat in der Pflicht

Bildungspolitische Herausforderungen für die schweizerische Zivilluftfahrt

Qualifizierte Arbeitskräfte werden in der schweizerischen Zivilluftfahrt zunehmend rar. Ein Grund dafür ist – nebst der Konjunktur – die Tatsache, dass sich der Bund in den 90er-Jahren stillschweigend von seinem Bildungsauftrag in der Luftfahrt verabschiedet hat. Die Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit sind gravierend, eine Umkehr ist überfällig. Erste Schritte stimmen vorsichtig optimistisch.

Ausgangslage

Nach der Überwindung der Luftfahrtkrise der Schweiz braucht auch die Luftfahrtbranche wieder in den meisten Berufen und in grosser Zahl *qualifizierte Arbeitskräfte*. So schafft beispielsweise alleine die Swiss International Airlines AG (Swiss) in diesem Jahre 500 neue Arbeitsplätze, davon mindestens 100 Stellen in den Cockpits. Die Besetzung dieser offenen Stellen durch qualifizierte Arbeitskräfte gestaltet sich aber zunehmend schwieriger.

Während der Krise der letzten Jahre – nach dem Swissair-Grounding – haben viele fähige Leute ihre Zukunft auf andere Bereiche der Wirtschaft ausgerichtet. Das hat dazu geführt, dass die Luftfahrtbranche in der Schweiz heute an einem *akuten Mangel* an gut ausgebildeten Spezialisten aller Bereiche leidet.

Da die schweizerische Luftverkehrsschule geschlossen wurde, ist auch diese Quelle für gut qualifiziertes Luftfahrtpersonal versiegt.

Noch vor 13 Jahren investierte der Bund jedes Jahr 25 Mio. Fr. in die Ausbildung des Luftfahrtpersonals. Heute sind es noch

1,2 Mio. Fr., die hauptsächlich zur Ausbildung von Sachverständigen und Instruktionspersonal in der Zivilluftfahrt eingesetzt werden. Die ehemalige fliegerische Vorschulung FVS wird heute im Auftrag des Bundes durch die Schweizer Luftwaffe betrieben und firmiert neu unter dem Namen *Sphair*. Trotz der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung dieses Sektors und den damit verbundenen Steuereinnahmen des Staates bezahlen heute die Mitarbeitenden und die Unternehmen der Zivilluftfahrt die gesamten Ausbildungskosten aus der eigenen Tasche.

Weil die Ausbildungskosten in der einen oder anderen Form als Gesteungskosten auftauchen, wird dadurch die *Wettbewerbsfähigkeit* der schweizerischen Zivilluftfahrt *ungünstig beeinflusst*. Wegen dieses Personalmangels kann der Luftfahrtstandort Schweiz die wirtschaftlichen Potenziale nicht voll ausschöpfen.

Herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung ...

In seinem luftfahrtpolitischen Bericht 2004 misst der Bundesrat der Luftfahrt in der



Schweiz eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Die deutsche Bundesregierung bezeichnet die Luftfahrt sogar als Jobmaschine schlechthin. Diese Einschätzungen werden besonders deutlich, wenn man bedenkt, dass alleine in der Schweiz weit über 160 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Luftfahrt abhängen. Konkret erzeugt jede Langstreckenverbindung zwischen 80 und 120 Vollzeitstellen und jede Kurzstreckenverbindung zwischen 40 und 120 Vollzeitstellen.

Oder anders ausgedrückt: Jede Million Passagiere mehr auf einem Flughafen heisst 1000 zusätzliche Arbeitsplätze.

... Staat beim Bildungsauftrag in der Pflicht

Um diese Arbeitsplätze zu sichern, muss die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Zivilluftfahrt dauernd verbessert werden. Dazu braucht es qualifizierte und gut ausgebildete Menschen in allen Bereichen der Luftfahrt.

Weil es sich bei der Luftfahrt um einen Bereich handelt, bei welchem die Sicherheit eine prioritäre Rolle spielt, kommt der Qualität bei der Auswahl von Personal und bei der Ausbildung eine besondere Bedeutung zu.

In der Vergangenheit hat die Politik dieser Erkenntnis mindestens teilweise Rechnung getragen und damit auch zum Erfolg der schweizerischen Zivilluftfahrt in der Nachkriegszeit beigetragen.

Gestützt auf die entsprechenden Bestimmungen im Luftfahrtgesetz hat der Bund in der Vergangenheit seinen Bildungsauftrag auch auf dem Gebiete der Luftfahrt mit der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) wahrgenommen.

Im Laufe der 90er-Jahre hat der Bund seine Subventionen an diese Schule lau-

fend zurückgefahren und sich dadurch stillschweigend von seinem Bildungsauftrag in der Luftfahrt verabschiedet.

Die sozialpolitischen Folgen dieses Abseitsstehens des Staates bei der Bildungsfinanzierung werden insbesondere bei Berufen mit hohen Ausbildungskosten augenfällig.

Die Basisausbildung eines Piloten kostet derzeit rund 120 000 Fr. Wenn nicht – wie derzeit im Falle der Swiss – der Arbeitgeber diese Kosten vorfinanziert und/oder übernimmt, müssen sie von zukünftigen PilotInnen in vollem Umfang selber getragen werden. Damit beginnt eine berufliche Karriere mit einem hohen Schuldenberg. Dies ist speziell beim Beruf eines Piloten auch aus Sicherheitsüberlegungen nicht ganz unproblematisch.

Benachteiligte Luftfahrtberufe

Die Luftfahrtberufe werden in der Ausbildung aber auch gegenüber anderen Berufen benachteiligt. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso der Staat die Ausbildung von Berufen wie Ingenieure, Ärzte, Anwälte u. a. m. finanziert, nicht aber die Ausbildung von Berufen der Luftfahrt.

Es ist zwar richtig, dass auch die Auszubildenden eine angemessene Eigenleistung zu erbringen haben. Diese soll jedoch im

Sinne der Gleichbehandlung aller Studierenden in der Luftfahrt nicht höher sein, als beispielsweise die Studiengebühren an einer Fachhochschule.

Luftfahrtpolitik 2004 des BR als Grundlage

In seinem luftfahrtpolitischen Bericht von 2004 bekräftigt der Bundesrat, dass Bildung, Forschung und Technologie auch für die Luftfahrt wichtige Voraussetzungen

zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit sind. Wörtlich führt die Landesregierung darin aus:

«Auch die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt und insbesondere die Sicherheit hängen massgeblich von den Fertigkeiten, den Kenntnissen und der Einstellung derjenigen Menschen ab, welche die eingesetzten Systeme entwerfen, bauen, bedienen oder in Stand halten. Deshalb gehört die Aus- und Weiterbildung des Luftfahrtpersonals zu den Verantwortungs- und Förderungsbereichen des Bundes.

Es gibt heute nur wenige Bereiche, in denen der *Ausbildung ein derart hoher Stellenwert* zukommt (z. B. Spitzenmedizin). Linienspiloten müssen beispielsweise jährlich mindestens acht verschiedene Prüfungen absolvieren, damit sie ihre Flugberechtigung aufrechterhalten können.

Noch mangelnde Integration ins Ausbildungssystem

Der Ausbildung in allen Kategorien der Luftfahrtberufe wird politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich verhältnismässig wenig Bedeutung beigemessen. Sie ist denn auch nicht ins schweizerische Ausbildungssystem integriert. In der Schweiz fehlt zudem eine fachspezifische Ausbildung auf höherer Stufe.

Die Schweiz soll künftig gerade auch in Anbetracht der wirtschaftlichen Bedeutung der Zivilluftfahrt über ein *genügendes Angebot* an qualifizierten Instruktoren und Ausbildungsstätten für Luftfahrtberufe verfügen. Zur Erreichung dieses Ziels fördert der Bundesrat die Ausbildung, die Forschung und die Technologie im Bereich der Luftfahrt durch eine rasche Integration ins schweizerische Ausbildungssystem. Es ist zu prüfen, inwieweit eine fachspezifische Ausbildung auf höherer Stufe anzubieten

und dabei namentlich der Aufbau eines aviatischen Lehrgangs an einer Fachhochschule anzustreben ist.

Der Bundesrat steht dem Aufbau eines aviatischen Lehrgangs an einer schweizerischen Fachhochschule positiv gegenüber. Gleichzeitig sind auch die lizenzierten Aviatikberufe künftig anzuerkennen.

Die Schweiz orientiert sich am europäischen Ausbildungsstandard und sorgt für eine *einheitliche aviatische Ausbildung* in der Schweiz. Der Bundesrat setzt sich für die weitere Harmonisierung der Ausbildungsvoraussetzungen ein.

Im Rahmen der fliegerischen Vorschulung sollen ziviler und militärischer Bereich zusammenarbeiten und Synergien soweit wie möglich nutzen.»^(*)

Auf dieser politischen Grundlage bietet sich nun eine einmalige Chance, eine umfassende Integration der Luftfahrt ins schweizerische Bildungssystem vorzunehmen.

Erste Erfolge

Die gesetzgeberische Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichtes erfolgt in drei Schritten. Das erste Paket wird bereits in diesem Jahr vom Bundesrat verabschiedet werden.

Nicht zuletzt aufgrund der luftfahrtpolitischen Entwicklung der letzten Jahre sind bereits *erste bildungsrechtliche Erfolge* auf der Tertiärstufe zu verzeichnen. So wurden in jüngster Zeit folgende Berufe auf Stufe «Höhere Fachschule» bildungsrechtlich anerkannt:

- PilotIn
- FlugverkehrsleiterIn
- FlugzeugtechnikerIn.

Auch auf Stufe Fachhochschule ist einiges in Bewegung. Die Zürcher Hochschule für

Wirtschaft bietet bereits einen *dreijährigen Bachelor-Studiengang in Aviatik* an. «Swiss Aviation Training» steht kurz vor der Genehmigung des Lehrganges für Verkehrspiloten FH.

Schliesslich gibt es auch auf Stufe Universität bereits mehrere Angebote. So zum Beispiel an den Universitäten St. Gallen (Center for Aviation Competence) und Bern sowie an der ETH Zürich.

Kompetenznetzwerk Luftfahrt Schweiz

Nicht zuletzt durch die Krise der schweizerischen Zivilluftfahrt nach dem Swissair-Grounding hat die *Aviatik* in Politik und Medien *an Bedeutung gewonnen*. Vor diesem Hintergrund ist ein Bedarf nach wissenschaftlich erhärteten Aussagen zu zentralen Fragen der Luftfahrt entstanden. Da es in der Schweiz aber kein Institut gab, welches alle wichtigen Fragen der Luftfahrt kontinuierlich wissenschaftlich aufarbeitete, fehlte in weiten Bereichen das Fachwissen zur Bewältigung der Krise.

Im Gegensatz zur Luftfahrt entwickeln sich für andere volkswirtschaftlich bedeu-

tende Wirtschaftszweige in zunehmendem Masse Kompetenzzentren (Clusters) auf Hochschul- und Fachhochschulstufe, wie beispielsweise auf dem Gebiet der Finanzdienstleistungen, Life Sciences, Systembiologie oder Nanotechnologie.

Auch für die Luftfahrt als volkswirtschaftlich herausragende Branche drängt sich eine bessere Vernetzung der bestehenden Institute auf.

Die Aerosuisse, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und die Luftwaffe kamen deshalb überein, diese Idee weiterzuverfolgen und eine Machbarkeitsstudie für die Realisierung eines «*Kompetenznetzwerkes Luftfahrt Schweiz*» zu erarbeiten.

Die Resultate der ersten Abklärungen ergaben, dass ein grundsätzliches Interesse an einer «*Networking Unit*» im Sinne eines Kompetenznetzwerkes vorhanden ist und weiterverfolgt werden soll. ■

Paul Kurrus

(*) Bundesgesetz über die Luftfahrt, dritter Teil, Förderung der Luftfahrt, Art. 103.

Paul Kurrus

Der Autor begann 1970 die Ausbildung zum Berufspiloten, war Geschäftsführer und Fluglehrer bei der Flugschule Basel AG, später GL-Mitglied der Crossair und bis 2004 zudem Flugkapitän. Heute ist er Vizedirektor der Swiss und u. a.

Präsident von Aerosuisse, Mitglied der Verkehrskommission von Economie-suisse und Vorstandsmitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes. Von 1999 bis 2003 war er Nationalrat.

Bild: zVg



Die Basisausbildung von PilotInnen kostet heute 120'000 Fr.



Bild: ropo



Die Luftfahrt ist auf qualifizierten Nachwuchs für alle Berufe dringend angewiesen.