

Interview mit Paul Kurrus

## «Für eine verstärkte Förderung der Berufsausbildung in der Luftfahrt»

Wo stehen wir bei der Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrats auf dem Gebiete der Aus- und Weiterbildung in der Luftfahrt und welches sind die dringenden Forderungen? Dazu das folgende Interview mit Paul Kurrus, Vorstandsmitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbands und Präsident der Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt. Als langjähriger Flugkapitän mit mehr als 10 000 Flugstunden ist er ein ausgewiesener Kenner der «dritten Dimension».

**«Schweizer Arbeitgeber»:** Herr Kurrus, welche Bedeutung hat die Aus- und Weiterbildung in der Luftfahrt?

**Paul Kurrus:** Bildung, Forschung und Technologie stellen Grundvoraussetzungen für die Sicherung der Wohlfahrt der Bevölkerung und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft dar.<sup>(1)</sup> Die Aus- und Weiterbildung ist deshalb auch in der Luftfahrt von entscheidender Bedeutung.

Diese Beurteilung teilt auch der Bundesrat. In ihrem Bericht 2004 zur Luftfahrtpolitik der Schweiz hält die Landesregierung fest: «Die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt und insbesondere die Sicherheit hängen massgeblich von den Fertigkeiten, den Kenntnissen und der Einstellung jener 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.<sup>(2)</sup> Es gibt heute nur wenige Bereiche, in denen der Ausbildung ein derart hoher Stellenwert zukommt (z. B. Spitzenmedizin). Linienpiloten müssen z. B. jährlich rund 6 Prüfungen in verschiedenen Bereichen absolvieren, damit sie ihre

Flugberechtigung erhalten können.

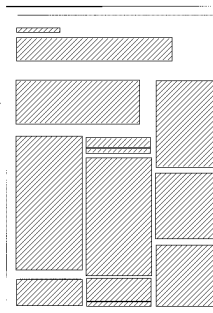
Wie nimmt der Bundesrat seinen gesetzlichen Bildungsauftrag in der Luftfahrt wahr?

Noch vor 15 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.

Der Ausbildung in allen Kategorien der Luftfahrtberufe wird politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich verhältnismässig wenig Bedeutung beigemessen. Sie ist denn auch nicht ihrer Bedeutung entsprechend im schweizerischen Ausbildungssystem integriert. In der Schweiz fehlt zudem die Unterstützung der fachspezifischen Ausbildung auf höherer Stufe.

Die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) gibt es nicht mehr. Wo wird das Luftfahrtpersonal heute ausgebildet?

In der Schweiz gibt es zahlreiche private



Flugschulen. Auf nationaler Ebene bieten zudem mehrere Institute Lehrgänge auf höherer Stufe an, ohne jedoch bis jetzt vom Bund unterstützt zu werden. So bildet die Swiss beispielsweise ihre Piloten an der SAT (Swiss Aviation Training) aus, währenddem die für die Flugsicherung in der Schweiz zuständige Skyguide ihre zukünftigen Lotsen in einer eigenen Schule (Skyguide Training Center) ausbildet. Beide Institute haben den Status einer Höheren Fachschule (HF) im Anerkennungsverfahren. Auf Fachhochschulstufe (FH) bietet die ZHAW in Winterthur einen Studiengang zum Bachelor of Science in Aviation mit zwei Vertiefungsrichtungen, «Technics & Engineering» und «Operation & Management», an.

*Wie wirkt sich dieses fehlende Engagement des Bundes auf den fliegerischen Nachwuchs aus?*

Im Gegensatz zu vielen anderen Branchen müssen die hohen Kosten für die Aus- und Weiterbildung entweder von den Auszubildenden selber oder von den Arbeitgebern getragen werden. Das führt dazu, dass z. B. angehende Piloten ihre berufliche Karriere oft mit einer grossen Schuldenlast beginnen müssen. Alleine die Grundausbildung eines Linienspiloten z. B. kostet heute rund 120 000 Fr.

*Warum fordert die Aerosuisse ein grösseres Engagement des Bundes?*

Damit die Luftfahrt ihre Funktion im Interesse der Schweiz wahrnehmen kann, muss die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz gefördert werden. Ein stärkeres Engagement des Bundes auf dem Gebiet der Aus- und Weiterbildung verbessert die Rahmenbedingungen und stärkt damit die Wettbewerbsfähigkeit. In anderen Ländern (u. a. Schweden) trägt der Staat die Ausbildungskosten – z. B. von Piloten – bis zu deren Einsatzreife auf der Linie voll-

umfänglich. Viele der bisher im Bereich der Berufsausbildung erfolgten Verbesserungen – z. B. die Anerkennung aviatischer Ausbildungen durch den Bund – sind ausschliesslich auf Grund von Anstrengungen der Luftfahrtunternehmen und ihrer Verbände entstanden und konnten bisher nicht auf finanzielle Unterstützung durch den Bund zählen.

*Schafft die Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes eine Verbesserung des heutigen Zustands?*

Leider nicht. Die entsprechende Zielsetzung des Bundesrats im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 bezüglich Aus- und Weiterbildung wird in der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes klar verfehlt. Der Gesetzesentwurf will die bestehende gesetzliche Grundlage für den Bund zum Betrieb einer schweizerischen Luftverkehrsschule in den Artikeln 103b bis d des geltenden Luftfahrtgesetzes aufheben. Zwar bleibt im vorliegenden Revisionsentwurf der bisherige Artikel 103a bestehen, dieser ist aber aus Sicht der Aerosuisse für eine entschiedene und nachhaltige Förderung der Aus- und Weiterbildung zuwenig verpflichtend.

*Was fordert die Aerosuisse bei der laufenden parlamentarischen Beratung des Luftfahrtgesetzes?*

Die Schweiz soll künftig, gerade auch in Anbetracht der herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Zivilluftfahrt, über ein genügendes Angebot an qualifizierten Instruktoren und Ausbildungsstätten für Luftfahrtberufe verfügen. Zur Erreichung dieses Ziels muss der Bundesrat, im Einklang mit den luftfahrtpolitischen Zielen der Schweiz, die Ausbildung im Bereich der Luftfahrt durch eine rasche Integration ins schweizerische Ausbildungssystem vorantreiben. Es ist eine fachspezifische Ausbildung auf höherer Stufe anzubieten und vom Bund zu unterstüt-

zen. Der Bund soll für eine einheitliche aviatische Ausbildung in der Schweiz und eine weitere Harmonisierung der Ausbildungsvoraussetzungen sorgen. Im Rahmen der fliegerischen Vorschulung sollen ziviler und militärischer Bereich zusammenarbeiten und Synergien soweit wie möglich nutzen. Für die gestrichene Bestimmung zum Betrieb einer schweizerischen Luftverkehrsschule muss ein Ersatz in Form einer neuen Bestimmung geschaffen wer-

den. Sie soll die Grundlage für finanzielle Verpflichtungen durch den Bund bringen, wie dies auch bei anderen vergleichbaren Ausbildungslehrgängen (z. B. Ingenieure) der Fall ist. ■

*Interview (schriftlich): Dr. Hans Reis*

<sup>(1)</sup>Vgl. BBl 2003 2363 (Botschaft über die Förderung von Bildung, Forschung und Technologie in den Jahren 2004 bis 2007). Vgl. auch die wachstumpolitischen Ziele des Bundesrats vom 17. Februar 2004.

<sup>(2)</sup>Bundesgesetz über die Luftfahrt, dritter Teil, Förderung der Luftfahrt, Art. 103.

### Der Interviewpartner

Paul Kurrus begann 1970 die Ausbildung zum Berufspiloten, war Geschäftsführer und Fluglehrer bei der Flugschule Basel AG, später Geschäftsleitungs-Mitglied der Crossair und bis 2004 zudem Flugkapitän. Heute ist er Vizedirektor der Swiss (Mitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbands) und u. a. Präsident von Aerosuisse sowie Vorstandsmitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbands und von Economiesuisse. Von 1999 bis 2003 war er Nationalrat.

