

AZ Zeitungen AG  
5401 Baden  
058/ 200 53 10  
www.sonntagonline.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 76'230  
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 22  
Fläche: 56'641 mm<sup>2</sup>

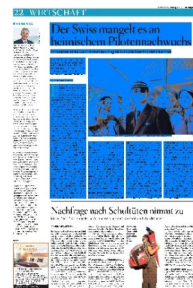
# Der Swiss mangelt es an heimischem Pilotennachwuchs

Schweizern ist der Beruf Pilot oft zu wenig attraktiv. Das könnte sich bald ändern



Als Piloten noch die Helden der Lüfte waren: Szene aus dem Film «Catch me if you can».

KEYSTONE



AZ Zeitungen AG  
5401 Baden  
058/ 200 53 10  
www.sonntagonline.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 76'230  
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 22  
Fläche: 56'641 mm<sup>2</sup>

Die Swiss hat erfolgreich für eine staatliche Ausbildungsfinanzierung lobbyiert. 30 Millionen Franken stehen in Aussicht. Noch stammen die meisten neuen Piloten aber aus dem Ausland.

VON **BENJAMIN WEINMANN**

**F**rüher waren Piloten die angehimmelten Helden der Lüfte. Doch heute will nicht mehr jedes Kind Pilot werden. Fliegen ist zur Massenware geworden, und andere Branchen bieten oft bessere Anstellungsbedingungen. Das spürt auch die Swiss. Im Cockpit der Schweizer Airline sitzen zunehmend Piloten ohne Schweizer Pass. «In den meisten Einstiegskursen beträgt der Ausländeranteil weit über 50 Prozent», sagt Tobias Mattle vom Swiss-Pilotenverband Aeropers. Manchmal seien es gar 70 Prozent. Die Mehrheit der Aspiranten sind Deutsche. «In der Ausbildung lernen alle die Swiss-Kultur, die Zusammenarbeit später ist kein Problem», sagt Mattle. Aber es sei schade, dass der Beruf Pilot in der Schweiz nicht mehr viele Leute anziehe.

Die Swiss bestätigt die steigende Anzahl ausländischer Piloten. Wie in anderen Branchen auch, müsse man über die Landesgrenzen hinweg schauen, um den grossen Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern zu decken. Heute beträgt der Ausländeranteil in den Swiss-Cockpits 16 Prozent, 11 Prozent sind Deutsche. 2007, nach der grossen Firmenrestrukturierung, waren es nur 5 beziehungsweise 1 Prozent. 2013 und 2014 schafft die Swiss jeweils rund 100 neue Pilotenstellen. Doch laut Swiss stammen nur 40 Prozent der Bewerbungen von Schweizern. Dafür gibt es Gründe.

**> Image:** Das Pilotenberufsbild litt nach dem Swissair-Grounding und die Swiss musste mit engem Korsett wirtschaften. «Die Anstellungsbedingungen waren in den Jahren 2005 bis 2010 sicher nicht die besten», sagt Tobias Mattle. Bei Schulabgängern hätten Banken und Versicherungen oft die besseren Karten. Für einen Deutschen hingegen sei ein Einstiegslohn von 78 500 Franken auf der Swiss-Longstrecke hingegen sehr attraktiv. Das ist zwar etwas weniger als bei der Lufthansa, doch fallen hier weniger Steuern an als in Deutschland. Die Aeropers prüft laut Mattle für die Zukunft eine Imagekampagne in der Schweiz.

**> Kosten:** Die 18 Monate dauernde Grundausbildung für die Kurzstreckenflotte der Swiss European kostet 130 000 Franken, wovon der Schüler 10 000 Franken bezahlen muss. Für die Schulung auf der Airbus-Flotte bei der Swiss International bezahlt der Schüler ebenfalls 10 000 Franken – bezahlt der Swiss später aber über sechs Jahre hinweg 75 000 Franken zurück. 45 000 Franken übernimmt die Swiss. Nicht mit einberechnet sind Weiterbildungskurse für die einzelnen Flugzeug-Typen, welche weitere 80 000 Franken kosten. Bei manchen Airlines müssen Piloten einen noch grösseren Anteil übernehmen.

**IN DEN LETZTEN JAHREN HABEN** Aerossuisse, der Verband der Schweizer Aviatik-Industrie, und sein mächtigstes Mitglied, die Swiss, für eine staatliche Unterstützung der Ausbildung von Aviatik-Berufsgruppen gewiebelt. Swiss-Chef Harry Hohmeister fragte in dieser Zeitung: «Ist es fair für Leute, die Swiss-Piloten werden wollen, dass sie ihre

Ausbildung in einem erheblichen Umfang aus der eigenen Tasche bezahlen müssen, während andere, die ein Jura- oder BWL-Studium machen, das Studium zum grossen Teil vom Staat finanziert erhalten?»

Die Forderung der Aviatikbranche basiert auf einem Artikel des kürzlich revidierten Luftfahrtgesetzes, welches die Unterstützung und Förderung der Aus- und Weiterbildung der Luftfahrtberufsgruppen durch den Bund vorsieht. Laut «Schweiz am Sonntag»-Informationen waren die Swiss und Aerossuisse mit ihrer Lobbyarbeit erfolgreich. Ihr Vorschlag sah einen Finanzierungsbetrag von rund 36 Millionen Franken vor. Nun sind es im Entwurf des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl) rund 30 Millionen Franken. «Der Verordnungsentwurf wurde Anfang Juli an Aerossuisse zur Stellungnahme übergeben», sagt eine Bazl-Sprecherin. Danach werde die Verordnung finalisiert und dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt. Dies sollte nur noch Formsache sein.

**ZU KLÄREN IST ABER NOCH,** welche Berufe berücksichtigt werden, zum Beispiel Piloten und Fluglotsen, und zu welchen Konditionen Darlehen oder Stipendien erteilt werden. «In vielen Ländern wie etwa China oder Schweden werden die Aus- und Weiterbildungskosten von Piloten vom Staat finanziert», sagt Aerossuisse-Präsident Paul Kurrus. Eine finanzielle Unterstützung durch den Staat wäre nicht neu. Bis Mitte der 90er-Jahre betrieb die Swissair die Schweizerische Luftverkehrsschule im Auftrag des Bundes und erhielt dafür jährlich bis zu 25 Millionen Franken.