



Neue Luzerner Zeitung AG
6002 Luzern
041/ 429 51 51
www.luzernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 78'398
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 12
Fläche: 103'050 mm²



Ein Traumberuf im Sinkflug

LUFTFAHRT Weltweit ist die Nachfrage nach Piloten gross. In der Schweiz indes wollen immer weniger ins Cockpit sitzen. Nun soll der Bund helfen.

LEA WERTHEIMER
lea.wertheimer@luzernerzeitung.ch

Die amerikanische Luftwaffe braucht dringend Hilfe: Ihr fehlen dieses Jahr ganze 200 Piloten. Deshalb ruft sie ihre Veteranen, ausgebildete Kampfpiloten, die bereits rund elf Jahre gedient haben. Gesucht sind deren 130, die sich wieder ins Cockpit von amerikanischen Kampfflugzeugen setzen. Das Angebot: Wer sich für neun Jahre verpflichtet, erhält schon für seine Unterschrift 225 000 US-Dollar. Der Jahreslohn liegt zwischen 34 500 und 97 400 Dollar, plus verschiedenste sogenannte Benefits. Die Air Force übernimmt etwa die Krankenversicherung, Kost und Logis auf dem Stützpunkt, ausserdem winkt bereits nach 20 Dienstjahren eine Rente. Es ist ein lukrativer Köder, den das Pentagon auswirft. Die Löhne wurden deutlich erhöht, um den Beruf wieder schmackhaft zu machen.

Grosse Nachfrage bei Airlines

Der Glanz von «Top Gun» und dem fliegenden Helden ist verblasst. Immer häufiger verlassen die amerikanischen Kampfpiloten die Luftwaffe, um sich ans

Steuer ziviler Linienflugzeuge zu setzen. Oft haben sie genug von monatelangen Abwesenheiten auf hoher See an Deck eines Flugzeugträgers und ziehen das geregeltere Leben bei einer Airline vor. Und sollte diese Tendenz weitergehen, fehlen in den USA, gemäss Hochrechnungen der Regierung, bis ins Jahr 2021 700 Kampfpiloten.

Denn ungebrochen gross ist die weltweite Nachfrage nach Linienpiloten. Die Luftfahrt erlebt in den asiatischen Ländern und im arabischen Raum einen Aufschwung. Dort haben Fluggesellschaften zig neue Flugzeuge geordert. Besonders die Chinesen schielen begehrt nach den amerikanischen Flugkapitänen. Die Fluggesellschaft Hainan lockt sie etwa mit Löhnen über 270 000 Dollar.

Schweizer Luftwaffe knapp genug

Im Vergleich zu den USA, die an die 3000 Militärpiloten beschäftigen, ist die Schweizer Luftwaffe mit 55 Kampfpiloten ein Leichtgewicht. Im Gegensatz zu den Amerikanern müssen die Schwei-

zer aktuell keine Kampfeinsätze fliegen, und trotzdem: Auch hier fehlen Piloten in der Armee, wenn auch deutlich weniger. Jährlich brauche die Luftwaffe 16 neue Piloten, erklärt Bernhard Müller, Chef Einsatz der Luftwaffe. Damit könne auch der zukünftige Bedarf an Gripen-Piloten abgedeckt werden. 2012 stellte der Bund zehn und im Jahr zuvor zwölf Pilotenanwärter ein – dies nach einer strengen und langen Selektion. «Sofern unser Beruf attraktiv bleibt, werden wir den Bedarf sicherstellen können», sagt Müller und spricht damit den wunden Punkt an: Obschon Traum vieler Jugendlicher, hat der Pilotenberuf auch einige Haken und an Attraktivität eingebüsst.

Immer mehr Deutsche

«Der einstige Glamour eines Swissair-Jumbo-Captains ist sicher etwas verschwunden», sagt Urs Holderegger, Chef Kommunikation im Bundesamt für Zivilluftfahrt. Tatsächlich sind die Löhne deutlich tiefer als noch zu Zeiten der Swissair. An die Stelle tagelanger «Urlaube» in den



Neue Luzerner Zeitung AG
6002 Luzern
041/ 429 51 51
www.luzernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 78'398
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 12
Fläche: 103'050 mm²

Metropolen dieser Welt sind Jetlag und lange Arbeitstage getreten. In Zeiten von Billigairlines ist Fliegen etwas Alltägliches geworden. Andere Branchen bieten mittlerweile mehr Reputation und bessere Bedingungen. «Das Image des Traumberufs ist etwas angekratzt, weil die junge Generation nicht mehr fremdbestimmt sein will», mutmasst Thomas Hurter. Der SVP-Nationalrat ist Kapitän bei der Swiss. Als Pilot diktiert er dem Arbeitgeber das Privatleben, wann man zu Hause sei und ob man am Wochenende frei habe. Zudem beobachtet er in den Cockpits der Swiss eine Tendenz: «Immer häufiger sitzen neben mir junge deutsche Copiloten.» Das bestätigt auch Susanne Mühlemann, Sprecherin bei Swiss. «Tatsächlich verzeichnen wir eine Zunahme von Bewerbungen aus dem Ausland, prozentual nehmen also auch die Bewerbungen von Schweizer Kandidaten ab.» Trotzdem seien die Ausbildungskurse jeweils voll besetzt. Die Swiss rechnet in den folgenden Jahren mit je 100 neuen Pilotenstellen.

130 000 Franken für Ausbildung

Abschreckend dürfte vor allem eines sein: die hohen Ausbildungskosten. Die Ausbildung zum Militärpiloten übernimmt der Bund. 130 000 Franken kostet diejenige zum Linienpiloten bei Swiss. Eine grosse Summe, die kaum ein Jugendlicher einfach so auf der hohen Kante hat. «Zu meiner Zeit hat die Swissair die Ausbildung bezahlt», erinnert sich Thomas Hurter. Dann kam das Grounding der Swissair. Etliche Piloten standen auf der Strasse. Wer ins Cockpit wollte, erhielt keine finanzielle Unterstützung mehr aus Bern. «Das führte dazu, dass gut betuchte oder solche, deren Eltern die Finanzierung übernahmen, Pilot wurden», sagt Hurter. Die Folge: Die Anzahl Interessenten nahm schlagartig ab. Heute greift die Swiss den jungen Piloten unter die Arme – wenn auch zu einem kleinen Teil. «Aktuell zahlt ein Junger während der Ausbildung 10 000 Franken, 40 000 übernimmt die Swiss», erklärt Hurter. Die restlichen 75 000 Franken stellt die Fluggesellschaft in Form eines zinslosen Darlehens, das der Pilot während seiner Anstellung zurückzahlt. «Das ist immer noch ein Handicap, denn sehr viel ver-

dienen die Jungpiloten aktuell nicht», mit dieser Belastung eine Familie zu ernähren, werde bereits schwierig.

Nicht alle Fluggesellschaften kennen diese Vorfinanzierung. So etwa die in Basel ansässige Farnair. «Wir stellen nur fertig ausgebildete Piloten ein», sagt CEO Guy Girard. Ein Mittel, um Kosten zu sparen. Und in seinem Unternehmen seien ohnehin nur 10 Prozent der Piloten Schweizer, fügt Girard an.

Bund soll mit 30 Millionen helfen

Um den Sinkflug des Pilotenstandes zu bremsen und den Beruf wieder attraktiver zu machen, sind der Verband Aerosuisse und die Swiss beim Bund vorstellig geworden. Sie weibel für eine staatliche Ausbildungsfinanzierung für Aviatikberufe. Dringend nötig, findet Nationalrat Hurter. Es gehe nicht an, dass andere, ebenfalls teure Ausbildungen vom Staat mitfinanziert würden und die zum Piloten nicht.

Untätig ist man in Bern indes nicht, wie Bazl-Sprecher Urs Holderegger betont. Gestützt auf das revidierte Luftfahrtgesetz, habe das Bundesamt einen Verordnungsentwurf verfasst, der aktuell zur Stellungnahme bei Aerosuisse liege. «In dieser Verordnung wird festgelegt, welche Aviatikberufe vom Bund finanziell unterstützt werden und wie Darlehen und Stipendien geregelt werden», erklärt Holderegger. Dabei nehme die Pilotenausbildung aber nur einen Teil ein, präzisiert er. «Profitieren werden auch die Fluglotsenausbildung oder die Ausbildung für technische Berufe.» Holderegger macht aber klar, dass mitnichten das frühere Swissair-Modell angestrebt werde. «Das heisst also nicht, dass der Bund der Swiss künftig die Pilotenausbildung bezahlt.» Die Rede war zuweilen von 30 Millionen, welche der Bund für die aviatischen Berufe lockermachen soll. Diese Zahl wollte Holderegger aber nicht bestätigen. «Die Summe ist noch nicht definitiv festgelegt.»



Neue Luzerner Zeitung AG
6002 Luzern
041/ 429 51 51
www.luzernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 78'398
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 12
Fläche: 103'050 mm²

«Fliegen war schon früh mein Bubentraum»

Die US-Airforce sucht verzweifelt nach Piloten. Ein einstiger Traumberuf scheint zu trudeln. Sind in der Schweiz auch solche Tendenzen auszumachen?

Bernhard Müller*: Bei Sphair, der Rekrutierungsstelle der Luftwaffe, hat die Anzahl der Interessenten über die letzten fünf Jahre zugenommen und sich jetzt auf einem hohen Niveau stabilisiert. So haben 2007 noch 166 Kandidaten an Flugkursen teilgenommen, 2012 waren es bereits 288. Jährlich registrieren sich etwas über 700 Jugendliche für die Eignungsabklärung.

Danach folgt aber eine äusserst harte Selektion. Wie ist die Situation denn in der Schweizer Luftwaffe?

Müller: Die Anmeldezahlen bei der Pilotenschule der Luftwaffe sind in den letzten Jahren ebenfalls leicht steigend. Die Ausbildung zum Militärpiloten wird durch die Jungen mehrheitlich als sehr attraktiv beurteilt.

Saugt die Zivilluftfahrt die Talente ab? Wie steht es um die Abgänge von gestandenen Militärpiloten?

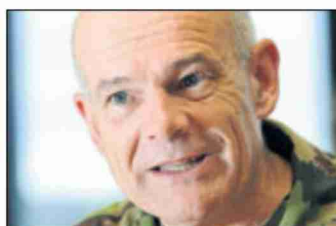
Müller: Die Abgänge hängen direkt vom Konjunkturverlauf in der zivilen Aviatik ab. So verloren wir 2007 und 2008 überdurchschnittlich viele Piloten, 2010 bis 2012 jedoch nur wenige. Eine Fluktuation von rund 30 Prozent ist durchaus erwünscht und sorgt für eine gesunde Altersstruktur.

Wohin gehen die Abgänger?

Müller: Die meisten gehen zur Swiss oder zur Rega. Neuerdings aber auch zur Start-up-Firma S3 in Payerne. *(Anmerkung der Redaktion: Swiss Space Systems (S3) ist eine 2012 gegründete Firma, die mit Flugzeugen kleinere Satelliten ins All befördern will.)*

Aktuell findet sich die Armee mit der Beschaffung des Gripen immer wieder in den Schlagzeilen. Ein Grund für Skepsis bei den Jungen?

Müller: Die Armee ist nicht nur wegen des Gripen in den Schlagzeilen. Das Ne-



«Junge Schweizer Talente sind gesucht.»

BERNHARD MÜLLER,
SCHWEIZER LUFTWAFFE

gativimage der Armee in Teilen der Bevölkerung beeinflusst mehrheitlich die Jugend in den Städten. Aviatikbegeisterte lassen sich davon kaum beeinflussen.

Noch immer gibt es in der Schweiz keine Jetpilotin. Warum?

Müller: Der Frauenanteil ist bei der Selektion generell sehr tief. Dazu kommt die Hürde der militärischen Rekrutierung vor der Bewerbung. Anfänglich stand den Frauen nur die Laufbahn als Helikopterpilotin offen. Von den wenigen Frauen, die sich für die Militärpilotenausbildung entschlossen (etwa eine Pilotin alle zwei bis drei Jahre), hatte seit der Öffnung keine die spezifischen Fähigkeiten und gleichzeitig das Interesse an einer Jetpilotenausbildung.

Hat der Traumberuf Pilot über die Jahre gelitten?

Müller: Nein, das denke ich nicht. Junge Schweizer Talente sind gesucht! Hinge-

gen steckt die zivile Aviatik in Europa in der Krise – und dies wirkt sich auf Dauer auch negativ für die Schweiz aus.

Sie selbst sind Pilot. Warum haben Sie diesen Beruf gewählt?

Müller: Fliegen war schon früh mein Bubentraum. Aber ich hatte auch viele andere Interessen. So wurde ich vorerst Milizpilot auf Helikoptern und habe erst später meinen Beruf als Lehrer und die Fliegerei zusammengebracht. Besonders faszinierte mich das Fliegen im Gebirge.

Helikoptereinsätze zu fliegen, bringt einen mit vielen Leuten zusammen und fordert einen auch als Organisator.

LÉA WERTHEIMER
lea.wertheimer@luzernerzeitung.ch

HINWEIS

* Der Alpnacher Bernhard Müller (56) ist Divisionär und Chef Einsatz der Luftwaffe.