

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herr René Brenner
3003 Bern
Per E-Mail rene.brenner@bazl.admin.ch

Bern, 28. April 2026

Stellungnahme der SHA zum Stakeholder Involvement Totalrevision der Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich Luftfahrt

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Swiss Helicopter Association (SHA) unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Totalrevision der Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich Luftfahrt, insbesondere das Ziel, den Prozess zum Erhalt der Finanzhilfen administrativ zu vereinfachen und effizienter zu gestalten.

Die SHA schlägt vor, dass mit dem Systemwechsel auf Pauschalbeiträge das Gesuch um finanzielle Unterstützung auch nach Abschluss der Ausbildung und mit einer Anstellung noch gestellt werden kann. In diesem Zusammenhang ist für die SHA nicht klar, wie das BAZL eine Mindestanstellung prüft. Wird das an Flugstunden in diesen 12 Monaten gemessen, bspw. 50h in 12 Monaten? Die Art der Anstellung dürfte weniger ins Gewicht fallen als die Flugstunden, die jemand erreicht.

Vor diesem Hintergrund stellt die SHA **folgende Anträge:**

Art. 1 Abs 1 lit. b. Berufspilotinnen und -piloten für Hubschrauber

Antrag

Art. 1 Abs. 1 lit. b Ziffer 2 ist anzupassen und mit Ziff. 4 zu ergänzen:

2. Berufspilotinnen und -piloten mit einer Qualifikation für den Sichtflug (CPL (H) ~~VFR~~, ~~Commercial Pilot Licence~~);
4. HESLO für Transportpiloten nach Abschluss 1-4 (Doppelsteuerstunden)

Begründung

Für die SHA ist die Bezeichnung der Lizenzstufen unglücklich. Es ist unklar, was mit "ATPL/VFR" gemeint ist. Die einzige für Berufspilotinnen und -piloten relevante Ausbildungsstufe ist CPL(H). Diese Ausbildung gibt es mit CPL oder ATPL Theorie. Bei letzterer dann VFR oder mit IR. In diesem Zusammenhang schlagen wir vor, dass die ATPL/IR Theorie mit CHF 2'500 Franken unterstützt wird.

Die SHA ist überzeugt, dass mit der VFAL zwingend auch Einsatzqualifikationen finanziell zu unterstützen sind – sonst bleibt die Ausbildung unvollständig. Für HESLO-Transportpilotinnen und -piloten hat es in der Schweiz einen spezifischen Bedarf, da sie viele Aufgaben übernehmen, die besonders im Sinne einer Grundversorgung mit Helikopterdienstleistungen, z.B. in der Brandbekämpfung aber auch für die Infrastruktur, dienen.

Art. 3 Prioritätenordnung

Antrag

Art. 3 Abs. 1 ist zu ergänzen und wie folgt anzupassen:

¹ Reichen mehr Kandidatinnen oder Kandidaten Gesuche ein als finanzielle Mittel für diesen Bereich vorgesehen sind, so berücksichtigt das BAZL die Kandidatinnen und Kandidaten ~~in~~ **nachfolgender Reihenfolge gestützt auf einen Verteilschlüssel der auf folgende Kategorien angewendet wird:**

- a. **Piloten, insbesondere** Kandidatinnen und Kandidaten, die über eine uneingeschränkte Empfehlung aus der fliegerischen Vorschulung (SPHAIR) verfügen;
- b. **(neu) Fluglehrer;**
- c. **(neu) Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal;**
- d. Kandidatinnen und Kandidaten, die sich nicht spezifisch für die Ausbildung in der Schweiz aufhalten und deren Arbeitgeber in der kommerziellen Luftfahrt (**SPO**, CAT, Commercial Air Transport) oder der Helikopter-Einsatzmedizin (HEMS, Helicopter Emergency Medical Services) tätig ist;
- e. alle anderen Kandidatinnen und Kandidaten.

² ~~Wenn die finanziellen Mittel innerhalb einer Kategorie nicht reichen, so wird die Reihenfolge der Gesuchseinreichung berücksichtigt.~~

~~Der Verteilschlüssel richtet sich nach den in den vergangenen fünf Jahren bewilligten Gesuchen für die Kategorien gemäss Art. 3 Abs.1 lit.a bis e und der erwarteten Nachfrage der Aviatikbetriebe.~~

³ **(neu)** Ergibt sich eine Überdeckung von Gesuchen in einer der Kategorien lit. a bis e, so sind die entsprechenden Gesuche im Folgejahr prioritär zu behandeln.

Begründung

Die Prioritätenordnung in Artikel 3 widerspricht dem Grundsatz einer fairen Gleichbehandlung und ist sachlich nicht gerechtfertigt. Pilotinnen und Piloten, Fluglehrerinnen und -lehrer und Unterhaltungspersonal sind unabdingbar für einen sicheren Flugbetrieb und bilden diesbezüglich eine Einheit. Das muss in der Regelung der Prioritäten berücksichtigt werden. Mangelt es an Fluglehrerinnen und -lehrern, können keine Pilotinnen und Piloten ausgebildet werden, und fehlt es an genügend qualifiziertem Unterhaltungspersonal, stehen die für die Ausbildung benötigten Flugzeuge nicht zur Verfügung.

Darum braucht es einen Verteilschlüssel anstelle einer fixen Reihenfolge, die im schlimmsten Fall dazu führt, dass einzig Pilotinnen und Piloten mit einer SPHAIR-Empfehlung eine Finanzhilfe bekommen. Eine Abklärung hinsichtlich der Eignung als Fluglehrerinnen und -lehrer oder Unterhaltungspersonal findet im Rahmen von SPHAIR nicht statt. Damit werden die Gelder nicht «einheitlich und gerecht» im Sinne des SuG verteilt.

Mit Blick auf die Luftrettungsunternehmen beantragt die SHA, dass in der Kategorie von Art. 3 Abs. 1 lit. d auch SPO zu nennen ist, da neu ausgebildete Pilotinnen und Piloten selten direkt in einem HEMS-Betrieb arbeiten.

Art. 5 Höhe der Finanzhilfe

Antrag

Art. 5 Abs 1 lit b und c. und Abs. 3 sind anzupassen:

¹ Für die Höhe der Finanzhilfe gelten Pauschalen, **die sich an marktüblichen Ausbildungsangeboten orientieren:**

b. Berufspilotinnen und -piloten für Hubschrauber:

2. CPL(H)/~~VFR~~: 63 500 Franken,

4. ATPL/IR Theorie: 2500 Franken,

5. HESLO Doppelsteuerstunden: 4000 Franken.

c. Fluglehrerinnen und -lehrer für Flugzeuge und Hubschrauber:

2. FI/H: ~~44 000~~ **18 000** Franken,

7. MI/H (über 2000 Meter über Meer):~~6000~~ **10'000** Franken,

³ In begründeten Fällen kann das BAZL die Pauschalbeträge kürzen, insbesondere falls die Kandidatin oder der Kandidat

~~a. gewisse Module und Erfahrungsstunden, welche für die zu finanzierende Ausbildung relevant sind, bereits absolviert hat;~~

Begründung

Gestützt auf Art. 7 SuG wird die günstigste Offerte als Bemessungsgrundlage für die Höhe der Finanzhilfe herangezogen. Dieses Vorgehen ist im Interesse einer qualitativ hochwertigen Ausbildung zu korrigieren, indem auch marktübliche Angebote für die Berechnung der Pauschalen berücksichtigt werden. Stützt man sich einzig auf die günstigste Offerte, widerspricht dies dem Ziel der VFAL, nämlich der Sicherstellung einer qualitativ ausreichenden und realistisch finanzierten Ausbildung im Luftverkehr.

Die SHA ist überzeugt, dass mit der VFAL zwingend auch Einsatzqualifikationen finanziell zu unterstützen sind – sonst bleibt die Ausbildung unvollständig. Darum ist auch für HESLO-Transportpilotinnen und -piloten eine Pauschale für Doppelsteuerstunden von 6000 Franken zu entrichten.

Die Pauschale für FI/H deckt nicht annähernd die Kurskosten ab und ist auf 18'000 Franken zu erhöhen.

Die Pauschale für MI/H wird in der Regel mit Turbinenhelikoptern durchgeführt und muss daher auf 10'000 erhöht werden.

Die SHA schlägt vor, Art. 5 Abs. 3 lit. a zu streichen. Es gibt keinen Grund, dass die Pauschale eines Kandidaten gekürzt wird, der seine Ausbildung privat finanziert hat, aber vor Beginn der Ausbildung kein Gesuch gestellt hat.

Art. 12 Übergangsbestimmung

Hier beantragt die SHA beim BAZL, dass geeignete Übergangsbestimmungen für Kandidaten, die aktuell in der Ausbildung stehen, festgelegt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens, und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Swiss Helicopter Association

Der Geschäftsführer:


Philip Kristensen