

Revision der Finanzhilfen für Ausbildungen

Weniger Geld – und erst noch später?

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) plant eine Revision der Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL). Die Prozesse sollen vereinfacht und ein System mit Pauschalbeträgen eingeführt werden. Zudem wird die Finanzhilfe erst nach Erfüllung aller Bedingungen ausbezahlt. Das kommt bei Flugschulen nicht gut an: Dies werde den Kreis zukünftiger Pilotinnen und Piloten deutlich einschränken und den Fokus von der fachlichen und persönlichen Eignung auf die finanzielle Leistungsfähigkeit verlagern.

Anfangs April erhielten rund zwei Dutzend namhafte Ausbildungsstätten und Institutionen der Schweizer Luftfahrt Post vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Diese enthielt den Entwurf zur Totalrevision der Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL, SR 748.03). Die Empfänger wurden gebeten, im Rahmen eines Stakeholder Involvement eine Stellungnahme zum besagten Entwurf abzugeben.

Worum geht es?

748.03. Hinter dieser Nummer verbirgt sich eine Verordnung aus dem Jahr 2018, welche Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich Luftfahrt (VFAL) regelt. Will heissen: Kandidatinnen und Kandidaten für Ausbildungen im Bereich Luftfahrt können finanzielle Unterstützung beantragen. Dieser Bundesbeitrag deckt einen Teil der Ausbildungskosten des Fachpersonals der schweizerischen Zivilluftfahrt. Diese Unterstützung erfolgt mit Geldern aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr (BV86), die wiederum mehrheitlich durch Treibstoffzölle von der General Aviation, Leichtaviatik und vor allem der Luftwaffe sichergestellt wird. Mit dieser Fördermassnahme wollte der Bund schon vor zehn Jahren dem Mangel an qualifiziertem Personal in der Schweizer Luftfahrt entgegenwirken. In der Verordnung VFAL wird unter anderem detailliert festgehalten, wie das BAZL aus dem für den Luftverkehr bestimmten Ertrag der Mineralölsteuer Finanzhilfen für Ausbildungen gewährt, wer darauf Anrecht hat und über welche Höhe sich diese Beträge erstrecken. Maximal werden 50 Prozent der anrechenbaren Ausbildungskosten finanziert.

Wer profitiert?

Von der VFAL profitieren können unter anderen angehende Berufspiloten und -pilotinnen für Flugzeuge und Helikopter, Fluglehrerinnen und Fluglehrer sowie Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal. Festgehalten wird ebenfalls, dass in jeder Kategorie jährlich höchstens so vielen Kandidatinnen und Kandidaten Finanzhilfen gewährt wird, wie die schweizerische Zivilluftfahrt gestützt auf die Erfahrungen der jeweils letzten drei Jahre benötigt. Die Kandidaten müssen die rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung zur Ausbildung erfüllen und über einen Ausbildungsplatz verfügen. Sollten sich mehr Kandidatinnen und Kandidaten um Fördergelder bemühen, als finanzielle Bundesmittel zur Verfügung stehen, werden sie nach einer Prioritätenordnung berücksichtigt. Grundvoraussetzung ist etwa, dass Kandidaten über eine uneingeschränkte

Empfehlung aus den Abklärungen der fliegerischen Vorschulung (SPHAIR) und über eine Beschäftigungsbestätigung eines Schweizer Aviatikbetriebs verfügen. Mit der Beschäftigungsbestätigung weist der Aviatikbetrieb nach, dass er sich verpflichtet, die Kandidatin oder den Kandidaten nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung mindestens in einem definierten Umfang zu beschäftigen. Finanzhilfen werden in erster Linie für Ausbildungen in Ausbildungsstätten in der Schweiz gewährt, die für ihre Tätigkeit über ein Zertifikat oder eine Bewilligung des BAZL verfügen.

«Interessenten aus weniger wohlhabenden Kreisen wird so der Einstieg in die Luftfahrt praktisch verunmöglicht.»

Wie läuft es ab?

Die Kandidatin oder der Kandidat muss dem BAZL die Teil- und Gesamtrechnungen für die anrechenbaren Ausbildungskosten einreichen. Ein wichtiges Detail: Die Finanzhilfe kann bereits während der Ausbildung ausgezahlt werden, was für viele Kandidaten den Start einer Ausbildung überhaupt erst ermöglicht. Nach Absolvierung der Ausbildung muss dem BAZL der Nachweis über den Abschluss der Ausbildung eingereicht werden. Hat ein Aviatikbetrieb einem Kandidaten oder einer Kandidatin eine Beschäftigungsbestätigung ausgestellt, muss dieser Betrieb auch dem BAZL die Beschäftigung bestätigen.

Was sind die Vorteile?

Dank der VFAL können sich beispielsweise zahlreiche zukünftige Pilotinnen und Piloten eine fliegerische Karriere überhaupt erst ermöglichen, auch wenn sie die finanziellen Mittel für die Ausbildung nicht aus dem eigenen Sack aufbringen können. Der Traum, Pilot zu werden, hängt heute dank der VFAL nicht mehr hauptsächlich von der Finanzkraft der Eltern ab, sondern ermöglicht jedem Talent den Zugang zur Ausbildung. Immerhin kostet zum Beispiel eine integrierte Pilotenausbildung ab initio bis ins Cockpit einer Airline rund 120 000 bis 140 000 Franken. Kein Wunder, erweist sich die Finanzierung der Ausbildung oft als eine kaum überwindbare Hürde für talentierte, aber finanziell weniger bemittelte junge Menschen bei der Verwirklichung ihres grossen Traums.

So bleibt häufig nur der Weg über finanzielle Unterstützung, seien es Darlehen aus privaten Quellen, über Vorfinanzierungen durch die Flugschule, einer Fluggesellschaft oder eben über die VFAL.

Warum eine Totalrevision?

Das BAZL begründet die Totalrevision wie folgt: Das Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990 (SuG, SR 616.1) sieht periodische Überprüfungen der gewährten Subventionen vor. Im Hinblick auf die aktuelle Finanzlage des Bundes muss der Bund zusätzlich die Effizienz bei der Vergabe seiner Mittel verbessern. Die Ausgaben für die Aus- und Weiterbildung werden über die «Spezialfinanzierung Sicherheitsmassnahmen Luftverkehr» finanziert. Zwischen 2022 und 2025 stiegen sie von 6 auf 12 Prozent der Gesamtausgaben des Kredits «Technische Sicherheitsmassnahmen» des BAZL.

Die Finanzhilfe der Ausbildungsfinanzierung in der Luftfahrt hat sich bewährt und wird weiterverfolgt, betont das BAZL im Informationsschreiben. Jedoch seien bei der Vergabe der Mittel für die Ausbildungsfinanzierung Effizienzmassnahmen unvermeidlich. Deshalb hat das BAZL die Bestimmungen und die Umsetzung der VFAL geprüft und dabei Anpassungsbedarf festgestellt.

Was soll ändern?

Im Rahmen der vorliegenden Revision soll auf ein System mit Pauschalbeträgen

gewechselt werden. Zudem soll die Finanzhilfe neu einmalig erst nach Erfüllung aller Bedingungen ausbezahlt werden und die Prioritätenordnung wird neu ausgestaltet. Das heisst: Bewerben können sich Kandidatinnen und Kandidaten, die zum Zeitpunkt der Gesuchseinreichung die Ausbildung abgeschlossen und innerhalb von 24 Monaten eine Anstellung bei einem Schweizer Aviatikbetrieb aufgenommen haben. Sie müssen ihre Tätigkeit bereits mindestens 12 Monate ausüben. Diese Anpassungen erlaube, so teilt das BAZL mit, eine erhebliche Vereinfachung der Prozesse, weil die Anträge nicht mehr über einen längeren Zeitraum pendent gehalten werden (Überwachung der Erfüllung der Bedingungen für die Finanzhilfe) und in der Regel keine einzelnen Rechnungsbelege mehr kontrolliert werden müssten.

Es sei klar, hält das BAZL weiter fest, dass die einmalige Vergabe der Finanzhilfe nach der Erfüllung aller Bedingungen für die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller ein Nachteil sei, da sie die Mittel für die Ausbildung zunächst selbst beschaffen müssen. Allerdings seien effizientere Abläufe unabdingbar, um die Zukunft der VFAL zu sichern. Festzuhalten sei zudem, dass die Zahlung nach der Ausbildung bereits heute die Regel für einen Teil der Begünstigten sei, nämlich für jene, die zu Beginn ihrer Ausbildung keine Stellenzusage haben.

Die Erfahrung zeige, dass die Aussicht auf eine Subvention und die im Voraus

bekanntenen Bedingungen für die Kandidaten ein wichtiger Anreiz seien, die Ausbildung zu beginnen. Zudem seien auch verschiedene massgebliche Vereinfachungen für die Gesuchsteller vorgesehen: Beispielsweise werde grundsätzlich nur noch der Nachweis einer einjährigen Anstellung gefordert und die Nachreichung von Belegen und Nachweisen mehrere Jahre nach Abschluss der Ausbildung entfallen, so das BAZL weiter.

Was sagen Flugschulen?

Die Horizon Swiss Flight Academy mit Sitz in Kloten gehört zu den grossen Ausbildungsinstitutionen in der Schweiz. Sie bildet Linienpiloten aus, die sich bei der Schwestergesellschaft Helvetic Airways für einen Vorvertrag qualifizieren können, wenn die internen Selektionskriterien erfüllt werden. Horizon meldet indes mehrere Bedenken an. Insbesondere ist sie von den neu vorgesehenen Auszahlungsmodalitäten der Unterstützungsbeiträge gar nicht erfreut: «Die vorgeschlagenen Auszahlungsmodalitäten erweisen sich aus unserer Sicht als einseitig vorteilhaft für das BAZL, ohne den Bedürfnissen der Ausbildungsbetriebe oder der Kandidatinnen und Kandidaten gerecht zu werden. Den Förderantrag erst nach vollständig abgeschlossener, zirka dreijähriger Ausbildung sowie bestehendem Arbeitsverhältnis in einem Flugbetrieb von 12 Monaten anzunehmen und die Gelder auszuzahlen (falls diese

Führt eine geplante Anpassung der Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL) dazu, dass weniger potenzielle Pilotinnen und Piloten ihre Ausbildung überhaupt finanzieren können?



Revision der Finanzhilfen für Ausbildungen

Foto: Shutterstock

dann vorhanden sind), mag administrativ einfach erscheinen. Es führt jedoch in der Praxis dazu, dass nicht mehr die am besten geeigneten, sondern ausschliesslich die finanziell stärksten Kandidaten ihre Ausbildung erfolgreich absolvieren können», schreibt Horizon-CEO Ron Teichmann in der Stellungnahme. Das gesamte finanzielle Risiko werde vollständig auf die Ausbildungswilligen oder auf die Flugbetriebe abgeschoben, die diese Kandidatinnen und Kandidaten unterstützen. Der Revisionsentwurf führe damit zu neuen und erheblichen Hürden für angehende Berufspiloten sowie Fluglehrer. «Diese werden den Kreis zukünftiger Pilotinnen und Piloten deutlich einschränken und den Fokus von der fachlichen und persönlichen Eignung der Kandidatinnen und Kandidaten auf deren finanzielle Leistungsfähigkeit verlagern.» Denn: «Die grösste und für alle Ausbildungsinteressierten gemeinsame Herausforderung stellt nach wie vor die Finanzierung der Ausbildungskosten dar», schreibt Horizon weiter.

Und sie erhebt den Mahnfinger: «Wenn das Ziel weiterhin darin besteht, in der Schweiz hervorragend qualifizierte Pilotinnen und Piloten für Schweizer Cockpits auszubilden, darf der Zugang zur Ausbildung zum Frozen ATPL(A) nicht von der privaten Finanzkraft abhängig gemacht werden. Vielmehr ist ein durchdachtes Vorqualifikationsverfahren erforderlich, das sicherstellt, dass die geeignetsten Kandidatinnen und Kandidaten gefördert werden.» Sollte das BAZL den Anspruch haben, die Vision von der «Schweiz als eine führende Luftfahrt-nation» glaubhaft umzusetzen, so sei eine blosser Risikoverlagerung auf die Auszubildenden ungeeignet und kontraproduktiv.

Besonders kritisch beurteilt Horizon die vorgesehene Reduktion der maximalen Förderbeiträge für die Ausbildung zum Frozen ATPL(A) von bislang 60 000 auf neu 50 000 Franken. Diese Massnahme werde mit dem Verweis auf das «billigste» Ausbildungsangebot in der Schweiz begründet. Dies stehe jedoch in klarem Widerspruch zu den realen Marktgegebenheiten: Eine vollständige Ausbildung zum Frozen ATPL(A) inklusive MCC und AUPRT beläuft sich bei den meisten Schweizer ATOs auf Kosten zwischen 120 000 und 140 000 Franken. Hinzu kommen weitere zwingend anfallende Nebenkosten wie Prüfungs- und Landegebühren sowie die fliegerärztliche Untersuchung (Medical), welche zusätzliche 6000 bis 8000 Franken ausmachen. «Es ist kritisch zu hinterfragen, ob hier tatsächlich vergleichbare Ausbildungsleistungen

miteinander verglichen werden», schreibt Horizon weiter in der Stellungnahme.

Was sagen Aviatik-Verbände?

Die Sorge, dass sich nur noch finanziell gut gestellte Kandidatinnen und Kandidaten eine Pilotenausbildung leisten können, teilt auch der Aero-Club der Schweiz (AeCS). «Interessenten aus weniger wohlhabenden Kreisen wird so der Einstieg in die Luftfahrt praktisch verunmöglicht», schreibt der AeCS in seiner Stellungnahme. Damit verfehle die VFAL ihr Ziel, dass in der Schweiz ein genügender Nachwuchs von Luftfahrtberufspersonal rekrutieren werden kann. «Mit der vorgeschlagenen Lösung sinkt zwar der administrative Aufwand; dass damit vielen Interessenten der Zugang zu Berufen in der Luftfahrt verwehrt wird, liegt jedoch nicht im nationalen Interesse, oder anders ausgedrückt: der Nachteil überwiegt den Vorteil», so der Dachverband für Leichtaviatik- und Luftsport. Er hinterfragt aber auch die vorgeschlagene Prioritätenordnung. «Das Vorhandensein sowohl von genügend Piloten, Fluglehrern als auch



Unterhaltungspersonal ist unabdingbar für einen sicheren Flugbetrieb; sie bilden diesbezüglich eine Einheit und bedingen sich gegenseitig: Mangelt es an Fluglehrern, können keine Piloten ausgebildet werden, und fehlt es an genügend qualifiziertem Unterhaltungspersonal, stehen die für die Ausbildung benötigten Flugzeuge nicht zur Verfügung.»

Der Dachverband Aerosuisse setzt sich für die Wahrung der Interessen der schweizerischen Luft- und Raumfahrt ein. Ihr gehören rund 120 Firmen und Organisationen an. Dazu gehören auch Unterhaltungsbetriebe. Die Aerosuisse ist unter anderem der Meinung, dass der Nachweis eines Arbeitsvertrags mit einem Beschäftigungsnachweis zu ergänzen sei. Nicht jeder Unterhaltungsbetrieb, insbesondere in der

allgemeinen Luftfahrt, könne es sich leisten, Personal mittels Arbeitsverträgen zu beschäftigen, sondern erteile häufig einen Beschäftigungsnachweis für bestimmte Luftfahrzeugtechnikerinnen/-techniker, welche regelmässig Wartungsarbeiten ehrenamtlich durchführen. Weiter sei zu präzisieren, dass die mindestens 12-monatige Anstellung respektive Beschäftigung in einem Schweizer Aviatik-Unternehmen für Instandhaltungspersonal bereits aus der noch laufenden Ausbildungszeit heraus angerechnet werden kann und mit dem Ausbildungsabschluss (Lizenzausstellung) als erfüllt gilt.

Die Swiss Helicopter Association (SHA) weist auf einen weiteren Punkt hin. Die Prioritätenordnung widerspreche dem Grundsatz einer fairen Gleichbehandlung und sei sachlich nicht gerechtfertigt. Es brauche einen Verteilschlüssel anstelle einer fixen Reihenfolge, die im schlimmsten Fall dazu führe, dass einzig Pilotinnen und Piloten mit einer SPHAIR-Empfehlung eine Finanzhilfe erhalten. Eine Abklärung hinsichtlich der Eignung als Fluglehrerinnen und -lehrer oder Unterhaltungspersonal finde aber im Rahmen von SPHAIR nicht statt. Damit würden die Gelder nicht «einheitlich und gerecht» verteilt.

Wie geht es weiter?

Nun liegt der Ball beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Das BAZL prüft die eingegangenen Stellungnahmen. Die darin enthaltenen Rückmeldungen, Vorschläge und Kritikpunkte werden bewertet. Basierend auf der Beurteilung der Stellungnahmen können Anpassungen am ursprünglichen Entwurf vorgenommen werden. Die eingegangenen Stellungnahmen werden in einem erläuternden Bericht zusammengefasst und erörtert. Dieser Bericht legt dar, wie die Rückmeldungen berücksichtigt wurden oder warum bestimmte Vorschläge nicht übernommen wurden. Nach der Auswertung erfolgt die Weiterverarbeitung im regulären Entscheidungsprozess. Der erläuternde Bericht wird veröffentlicht und die Beteiligten werden über den Abschluss des Verfahrens informiert.

Das Stakeholder Involvement des Bundesamts für Zivilluftfahrt dient als materielles Inputprogramm, das betroffene Akteure frühzeitig in die inhaltliche Gestaltung von Richtlinien, Verordnungen und Projekten einbezieht. Welche Auswirkungen es im Fall der Finanzhilfen für Ausbildungen hat, wird sich zeigen. **cp**

Jürg Wyss