

16.3923 - Interpellation

Ausbildungsfinanzhilfen im Luftverkehr. Firmenentlastung oder Nachwuchsförderung?

Eingereicht von: Philipp Hadorn

Einreichungsdatum: 30.11.2016

Eingereicht im Nationalrat

Eingereichter Text:

Berufspilotinnen und -piloten, Fluglehrerinnen und -lehrer, Luftfahrttechnikerinnen und -techniker brauchen eine aufwendige Ausbildung. Diese ist auch recht kostspielig, was Interessierte von der Ausbildung abhält. Nun gewährt der Bund mit Auflagen Finanzhilfen. Aus der Praxis stellen sich nun einige Fragen, welche ich den Bundesrat zu beantworten bitte:

1. Wie verteilt sich seit Einführung die Ausschüttung der Finanzhilfen auf die drei "Berufsgattungen" Pilotin und Pilot, Fluglehrerin und -lehrer, Technikerin und Techniker - Höhe der Beiträge, Anzahl der Begünstigten, Zuteilung nach Geschlecht und Alter, Begründung allfälliger Unterschiede?
2. Welche Massnahmen trifft der Bund, damit auch Auszubildende in den Genuss der Finanzhilfen kommen, welche Anstellung und Ausbildung nicht beim gleichen Anbieter erhalten können?
3. Wie nimmt der Bund Einfluss darauf, dass auch Betriebe ohne eigene Ausbildungsmöglichkeiten (Tochterunternehmung oder Ähnliches) eine Anstellung mit garantierten sozialen Standards anbieten und damit diese Absolventinnen und Absolventen in den Genuss der Finanzhilfen des Bundes kommen können?
4. Erachtet er es ebenfalls als stossend, dass ein Hauptanbieter dieser Ausbildung aufgrund der Finanzhilfen an die Auszubildenden nun seinen bisherigen "Arbeitgeberanteil" reduziert hat (vgl. Situation Swiss/SAT)? Sieht er Handlungsbedarf, und wenn ja, welche konkreten Einwirkungsmöglichkeiten?
5. Wie gedenkt er darauf hinzuwirken, dass es keine "Trittbrettfahrer" unter den Betrieben gibt, welche weder selbst Ausbildungsgänge anbieten noch mit "garantierten Anstellungen" auf sozialpartnerschaftlich vereinbartem Niveau dazu beitragen, dass Auszubildende Finanzhilfen des Bundes erhalten und damit Nachwuchsförderung betrieben wird? Könnte aus Sicht des Bundesrates ein Gesamtarbeitsvertrag mit Allgemeinverbindlichkeit hierzu dienlich sein?

Stellungnahme des Bundesrates vom 15.02.2017:

1. Der Bundesrat hat am 1. Juli 2015 die Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL; SR 748.03) verabschiedet. In der Folge haben seit dem 1. Januar 2016 insgesamt 93 Kandidaten und eine Kandidatin für die Pilotenausbildung, 61 Kandidaten für die Fluglehrausbildung und drei Kandidaten für die Luftfahrzeugtechnikerausbildung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) finanzielle Unterstützung beantragt. Die Gesuche wurden aus allen Altersgruppen eingereicht. Eine Nennung von Gründen für die vergleichsweise wenigen Anträge im Luftfahrzeugtechnikbereich sowie für die geringe Anzahl Frauen wäre rein spekulativ, da die Datenlage für eine abschliessende Auswertung zum heutigen Zeitpunkt noch ungenügend ist. Das Bazl wird die künftige Entwicklung der Ausbildungsfinanzierung überwachen und 2017 eine erneute Auswertung vornehmen.

Von insgesamt 158 Gesuchen wurden 97 positiv und 5 negativ beurteilt; die restlichen Anträge sind noch in Bearbeitung. Bis Ende 2016 hat das Bazl Beiträge in einer Gesamthöhe von 3 726 762 Franken für die Ausbildungsfinanzierung gesprochen. Die Höhe der Beiträge berechnet sich gestützt auf die Offerte der Ausbildungsstätte anhand der anrechenbaren Ausbildungskosten und bewegt sich pro Person zwischen 1750 Franken (hier eine Segelfluglehrausbildung) und 73 000 Franken (hier eine Pilotenausbildung).

2. Gemäss VFAL müssen Kandidatinnen und Kandidaten bei Einreichung des Gesuchs über eine Bestätigung des künftigen Einsatzbetriebs, der ein Schweizer Aviatikbetrieb sein muss, verfügen. Dieser empfiehlt Kandidatinnen oder Kandidaten und verpflichtet sich, sie im Anschluss an die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung während der in der Verordnung festgehaltenen Mindestdauer zu beschäftigen. Der künftige Einsatzbetrieb muss dabei nicht zwingend auch die Ausbildungsstätte sein.

Mit den Subventionen soll einem zukünftigen Mangel an qualifiziertem Personal in der Schweizer Luftfahrt entgegengewirkt werden. Durch die Verpflichtung des künftigen Schweizer Einsatzbetriebs wird gewährleistet, dass die Früchte der investierten Fördergelder für eine Mindestdauer der Schweiz erhalten bleiben. Diese Anforderung verhindert, dass qualifiziertes Personal nach Abschluss von subventionierten Ausbildungen in der Schweiz sofort ins Ausland abwandert.

3. Die finanziellen Beiträge werden nur an Kandidaten oder Kandidatinnen ausgerichtet, welche im Hinblick auf eine spätere Anstellung von einem Schweizer Aviatikbetrieb vorgeschlagen werden. Damit sind Flugbetriebe, Flugschulen und Unterhaltsbetriebe gemeint, die über ein gültiges, vom Bazl ausgestelltes Zertifikat (AOC, ATO, Unterhaltsbetrieb) verfügen. Diese Unterneh-

men sind schweizerischem Recht unterstellt, das wiederum soziale Standards garantiert.

4. Der Bundesrat bedauert dieses Vorgehen; die Subventionen sollten nicht der finanziellen Entlastung der Arbeitgeber dienen. Die VFAL bietet jedoch keine Möglichkeit, auf die Unterstützungspraxis eines Unternehmens Einfluss zu nehmen. Es ist einer Fluggesellschaft freigestellt, die Lizenzausbildung ihrer Piloten und Pilotinnen finanziell zu unterstützen. Mit der heutigen Situation sind alle Pilotenanwärter und -anwärterinnen gleichgestellt, da nun keine Schweizer Fluggesellschaft mehr freiwillige Ausbildungsbeiträge entrichtet.

5. Die Anforderung der Verpflichtung des künftigen Einsatzbetriebes verhindert die Möglichkeit zum "Trittbrettfahren": Der Betrieb muss zwar nicht zwingend auch die Ausbildungsstätte sein, jedoch muss er sich verpflichten, Kandidatinnen und Kandidaten während der in der Verordnung festgehaltenen Mindestdauer im Anschluss an die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zu beschäftigen. Der Bundesrat sieht nicht, inwiefern ein Gesamtarbeitsvertrag mit Allgemeinverbindlichkeit in dieser Beziehung eine Wirkung entfalten könnte.