

Welche Luftfahrt-Berufe gefragt sind – Umfrage in der Branche

Aviatic-Jobs trotz Krise

Ohne bestens ausgebildete Berufsleute geht in der Luftfahrt gar nichts. SkyNews.ch wollte von Flugschulen, Airlines und Maintenance-Betrieben wissen, wie sich die Situation in diesem spezialisierten Arbeitsmarkt nach dem wirtschaftlich sehr turbulenten Jahr präsentiert.

Report von Eugen Bürgler und
Hansjörg Bürgi

Auf wirtschaftliche Krisen reagiert die Luftfahrtbranche jeweils besonders empfindlich, nicht zuletzt wegen ihren langen Zyklen. Der Airline-Branchenverband IATA rechnet für 2009 für die weltweiten, kommerziellen Airline-Operations mit einem Verlust in der Höhe von elf Milliarden US-Dollar. Zwar zeigen sich erste Anzeichen einer langsamen Erholung – im Oktober 2009 verzeichnete die IATA im Passagierverkehr eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozent höhere Nachfrage – doch viele Luftfahrt-Unternehmen sind nicht darum herum gekommen, Angestellte zu entlassen. Zahlreiche Firmen der Schweizer Luftfahrtbranche scheinen die Turbulenzen bisher gut überstanden zu haben, wie eine Umfrage von SkyNews.ch ergeben hat.

Jetzt ausbilden – Knappheit folgt

Auch wenn nach den Jahren rasanter Expansion bei vielen Firmen aus der Aviatic jetzt vorsichtig kalkuliert wird, sind gut ausgebildete Fachkräfte nach wie vor gefragt. Für Maintenance-Spezialisten in den unterschiedlichsten Bereichen bietet die Luftfahrtbranche nach wie vor sehr interessante Perspektiven. Selbst der Traum Beruf «Pilot» muss für junge Frauen und Männer kein Traum bleiben. Zwar können Jungpiloten ihre Stelle momentan nicht aus einem breiten Angebot aussuchen, wer aber bereit ist, für den Platz hinter dem Steuerknüppel zu kämpfen und sich am Anfang der Berufskarriere flexibel zeigt, hat nach Ansicht von Branchenkennern nach wie vor sehr gute Aussichten auf eine Anstellung als Pilot.

Auch in Zukunft wird die Nachfrage in der Luftfahrtbranche starken Schwankungen unterworfen sein. Beim nächsten Aufschwung wird der Bedarf an Technikern und Piloten wieder rasant ansteigen, dann werden diejenigen jungen Leute zum Zuge kommen, die

ihre Ausbildung in der letzten Krise begonnen haben. Die Schweizer Flugschulen hatten in den vergangenen Jahren oft rückläufige Ausbildungszahlen zu verzeichnen, womit die Zahl ausgebildeter Piloten immer kleiner wird. Gerade im schwierigen Jahr 2009 konnten einige Schweizer Flugschulen diesem Trend entgegenwirken.

Ein erfreuliches Bild zeigt sich beispielsweise bei der Horizon Swiss Flight Academy. 2009 konnten bei der Flugschule deutlich mehr Ausbildungsabschlüsse, aber auch mehr neue Pilotenschüler verzeichnet werden, freut sich Head of Training Silvio Dreier. Den antizyklischen Erfolg führt er nicht zuletzt auf die Entscheidungen zurück, die Horizon im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen getroffen hat. Dazu gehören die Zusammenarbeit mit starken Partnern, verschiedene Ausbildungsmodelle von Fernkursen bis zur klassischen Ausbildung im Schulzimmer mit modernsten Hilfsmitteln und der Simulator-Einsatz.

General Aviation im Minus

Im längerfristigen Vergleich beobachtet Silvio Dreier einen Rückgang bei den ausgestellten Berufs- und Linienpilotenlizenzen von rund 50 Prozent. Von der Krise nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 hat sich die Nachfrage nie mehr richtig erholt. 2002 wurden laut BAZL-Statistik noch 141 Linienpilotenlizenzen ausgestellt, 2008 waren es nur noch 98. Total 239 neuen Instrumentenflugberechtigungen von 2002 stehen 2008 nur noch 98 gegenüber. Der stärkste Rückgang ist bei den Berufspiloten zu beobachten, wo die Zahl von 242 Lizenzen im 2002 auf 94 im Jahr 2008 regelrecht eingebrochen ist. Mit 397 neuen Ausweisen für Privatpiloten 2008 bleibt auch diese Zahl unter den 549 von 2002. Das Reservoir an gut ausgebildeten Piloten wird also immer weiter ausgetrocknet, was sich in Zukunft negativ auf den Luftfahrtstandort Schweiz auswirken könnte.



Foto Hansjörg Bürgi

Swiss alleine wird 2010 gegen 100 Flugzeugführer einstellen und Belair (hier im Cockpit ihrer ehemaligen Boeing 767) sucht in den nächsten Monaten über 30 Copiloten.

Silvio Dreier warnt allerdings davor, den Blick allzu starr auf die Schweiz zu richten. Bei den monatlichen Horizon Swiss Flight Academy-Informationsabenden macht er immer wieder die Beobachtung, dass die Schweizer dazu neigen, lokale Schwankungen, wie das Swissair-Grounding, gleich auf die ganze Welt zu übertragen. Die Luftfahrt sei eine globale Branche, und wer darin Trends erkennen wolle, müsse den Blick weit über den Alpenbogen hinaus richten und den Horizont erweitern.

Schwankungen in Nachfrage und Angebot für Cockpit-Crews würden sich laut Silvio Dreier in der Corporate und Business Aviation jeweils rascher und stärker zeigen. Von den 200 bis 250 im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragenen Grossflugzeugen (maximales Abfluggewicht über 5,7 Tonnen) gehören nur etwa die Hälfte zur Kategorie der klassischen Airliner. Das heisst, die andere Hälfte machen Businessjets aus, die in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit aber eine kleinere Rolle spielen.

Globale Trends entscheiden

Auch qualifizierte Berufsleute sind heute nicht vor Entlassungen gefeit. In wirtschaftlich derart turbulenten Zeiten, müssen teilweise auch etablierte Betreiber zur finanziellen Notbremse greifen und Personal, auch Piloten, entlassen. Wie Silvio Dreier erklärt, finden Entlassungen, und im Hintergrund die Suche nach neuen Cockpit-Besatzungen, manchmal fast gleichzeitig statt. Mit Entlassungen versuchten Firmen die Probleme von gestern oder heute zu lösen, fast gleichzeitig müsse mit der Neuauswahl von Personal aber dem Engpass von morgen oder übermorgen vorgebeugt werden.

Deshalb sei der Zeitpunkt jetzt der richtige, um mit einer Piloten-Ausbildung zu beginnen, so Silvio Dreier. Der globale Trend nach mehr Mobilität lasse schon heute einen künftigen Unterbestand an qualifizierten Besatzungen erahnen. Wer bereit sei, mitunter auch für einen Platz im Cockpit zu kämpfen und nicht nur über fachliche sondern auch menschliche Qualitäten verfüge, werde seine Anstellung als Berufspilot finden.

Ausbildung von Steuern abziehen?

Trotz teilweise hoher Kosten, die mit einer Pilotenausbildung verbunden sind, ist Silvio Dreier ein Gegner von Subventionen in Form direkter Bundeshilfe, weil dadurch meist nur strukturelle Probleme übertüncht würden. Begrüssen würde er hingegen die Möglichkeit steuerlicher Abzüge für selbstfinanzierte Ausbildungen oder Ausbildungsdarlehen mit reduzierten Zinsen.

Sehr gut ausgelastet war 2009 auch die Flugschule Eichenberger, viel besser sogar als



Auch SR Technics hält nach wie vor in verschiedenen Bereichen Ausschau nach Fachleuten. Hier erledigen zwei Flugzeugmechaniker einen Service an einem PW4000-Triebwerk.

2008, zieht Patrik Eichenberger eine positive Bilanz. Dazu beigetragen hätten auch neues Flugmaterial und die Zusammenarbeit mit Horizon SFA. Auch bei der Nachfrage nach Berufspiloten sieht er einen Silberstreifen am Horizont. Fluggesellschaften wie Swiss oder Air Berlin suchten Piloten, während die General Aviation noch tiefer in der Krise zu stecken scheinete.

Etwas schwieriger gestaltete sich 2009 die Suche nach Interessenten für die Ausbildung zum Privatpiloten (PPL-A) für die Flugschule Seeland. Zwar habe sich die Zahl der Interessierten etwa im selben Rahmen bewegt wie in den Vorjahren, doch hätten sich weniger der Interessierten für den Start einer Ausbildung entscheiden können, ist dem Leiter der Flugschule Seeland, Markus Bürki, aufgefallen. Der Theoriekurs werde nun mit drei Teilnehmern durchgeführt, in den vergangenen Jahren waren es jeweils zwischen 6 und 16 Schüler.

Swiss und Belair sorgen für Jobs

Ein markantes Plus von 30 Prozent in der Auslastung der Pilotengrundausbildung verzeichnete Swiss Aviation Training 2009 im Vergleich zum Vorjahr. Mehr als 200 Studentinnen und Studenten wurden in diversen Klassen unterrichtet. Die Nachfrage der Swiss nach Absolventen der Pilotengrundausbildung hat sich im letzten Jahr kaum verändert, erneut waren rund 80 neue Piloten gefragt. Dank der Anerkennung des Berufes «Diplomierter Piloten HF» durch das Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) im Jahr 2006, besteht

für die Studenten der Höheren Fachschule für Piloten im Bedarfsfall die Möglichkeit, bei den Kantonen für die teure Pilotenausbildung Unterstützung anzufordern.

Die Fluggesellschaft Swiss beschäftigt aktuell mit 7383 Personen deren 64 mehr als Ende 2008, umgerechnet in Vollzeitstellen sind es 6020. 2009 hat die Airline über 400 Personen angestellt, darunter 80 Piloten, hauptsächlich als Ersatz für natürliche Abgänge. Bei Swiss sind derzeit insbesondere Piloten, Flight Attendants und technisches Fachpersonal für die Line Maintenance gefragt. Swiss Sprecher Jean-Claude Donzel weist darauf hin, dass alleine der Betrieb des neuen A330-300 ab Genf zu einigen neuen Stellen in der Line Maintenance auf der Genfer Basis führe. Die Swiss würde es sehr begrüssen, wenn sich der Bund bei der Pilotenausbildung vermehrt engagieren würde.

Bei Belair Airlines (Air Berlin) werden derzeit rund 220 Mitarbeitende beschäftigt, im Vergleich zum Jahr 2008 wurden rund 50 Stellen neu geschaffen. Zurückzuführen ist das auf die Verdoppelung der Flotte von drei auf sechs Flugzeuge, wie Belair-CEO Thomas Frischknecht mitteilte. Und der Bedarf an neuen Arbeitskräften bleibt bei der traditionsreichen Fluggesellschaft hoch. Aufgrund einer Flotten-erweiterung um drei weitere Flugzeuge werden in den nächsten Monaten über 100 Cabin Crews und über 30 Co-Piloten mit Arbeitsort Zürich oder Basel eingestellt. Damit wird Belair 2010 rund 320 Mitarbeitende zählen. Die Grundausbildung der Kabinenbesatzung erfolgt im eigenen Haus, ebenso das Type Rating

für Piloten. Bedauerlich findet Thomas Frischknecht, dass es für die «Front-Aufgaben» am Boden keine Ausbildung mehr gibt.

Maintenance-Riesen leiden

Dass die Aviatik-Branche in einer schwierigen Phase steckt, bekommen laut Andreas Wittmer, Managing Director des Center for Aviation Competence an der Universität St. Gallen, seine Studenten sehr direkt zu spüren. Zu Zeiten der wirtschaftlichen Hochkonjunktur hätten einige Studierende in der damals stark wachsenden Aviatikindustrie Fuss fassen können. Derzeit sei die Situation für Studienabgänger eher schwierig, nach vielen Absagen wechselten sie die Industrie.

Anpassungen an die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten bei SR Technics zu einer Reduktion der Belegschaft auf 2800 Vollzeitstellen. Dennoch gibt es beim weltweit aktiven Maintenance-Betrieb laut Thomas Bösch, Leiter Human Resources bei SR Technics, in verschiedenen Bereichen offene Stellen zu besetzen. Dazu gehören Maintenance-, Repair-and-Overhaul-Spezialisten, Ingenieure, Avioniker sowie Fachleute für Production Planning, Verkauf und Logistik. Nach wie vor spielt SR Technics eine wichtige Rolle in der Lehrlingsausbildung. Pro Jahr werden 40 bis 45 Lehrstellen angeboten. Derzeit stehen 157 Lernende in zehn verschiedenen Berufen in der Ausbildung. 30 bis 35 Lehrab-

gänger übernimmt SR Technics jedes Jahr in eigenen Betrieb, hauptsächlich in den Bereichen Flugzeug-, Triebwerk- und Komponenten-Unterhalt.

Zu den Grossen in der Schweizer Luftfahrtbranche gehört nach wie vor Jet Aviation. Anfang Dezember 2009 beschäftigte Jet Aviation in der Schweiz 2610 Mitarbeitende, 1800 davon in Basel, 430 in Zürich und 130 in Genf. Allerdings bekommt das Completion-Business am Standort Basel die Auswirkungen der Finanzkrise zu spüren. Nachdem in den vergangenen Jahren mehrere hundert Arbeitsplätze neu geschaffen werden konnten, müssen laut Medienberichten in nächster Zukunft 200 Stellen bei Jet Aviation Basel gestrichen werden. Dennoch ist Jet Aviation auf der Suche nach rund einem Dutzend Spezialisten, vor allem lizenzierte Triebwerkmechaniker, Flugzeug-Ingenieure und Finanzspezialisten sind gefragt.

Erfreulicher Trend bei Sphair

Dank der verstärkten Rekrutierungsbemühungen verzeichnete Skyguide 2009 eine Spitzenauslastung in der Ausbildung von Flugverkehrsleitern. Insgesamt befanden sich 123 angehende Flugverkehrsleiter in der Ausbildung, 63 von ihnen haben 2009 die Ausbildung neu begonnen. Die Anzahl der Mitarbeitenden ist bei der Flugsicherungsunternehmung 2009 im Vergleich zum Vorjahr mehr oder weniger konstant geblieben, mit rund 1410 Vollzeitstellen

bietet Skyguide 18 Vollzeitstellen mehr als im Vorjahr. Neue Stellen werden bei Skyguide zurzeit nicht geschaffen, die Rekrutierung konzentriert sich auf die Besetzung von Schlüsselpositionen, die aufgrund von natürlichen Abgängen vakant sind. Dazu gehören unter anderem Flugverkehrsleiter, Flugsicherungsangestellte und ATC-Instruktoren. Auf dem Arbeitsmarkt ist es laut Skyguide-Mediensprecherin Maude Rivière teilweise schwierig, für die hoch spezialisierten Berufe die geeigneten Fachpersonen zu finden. Deshalb rekrutiert Skyguide, beispielsweise für die Bereiche Safety und Training, ATC-Spezialisten auf der ganzen Welt.

Sehr erfreulich präsentiert sich die Situation bei Sphair, wo junge Aviatiktalente im Auftrag des Bundes auf ihre Eignung als Pilot abgeklärt werden. 2009 verzeichnete Sphair über zehn Prozent mehr Registrierungen und 24 Prozent mehr Kursteilnehmer als im Vorjahr, wie der Kommunikationschef bei der Luftwaffe, Jürg Nussbaum, mitteilte. Der Pilotenbedarf bei der Luftwaffe werde sich nicht wesentlich verändern, solange keine Entscheidung zum Ersatz der Tiger-Kampfflugzeuge getroffen sei. Jürg Nussbaum macht auch darauf aufmerksam, dass die Luftwaffe mit ihrer Plattform Sphair einen unschätzbaren Beitrag an die Zivillfiegerei leistet. Beste Beispiele dafür seien die Fluggesellschaften Edelweiss, Hello und Swiss, aber auch Skyguide, welche Sphair-Absolventen Spezialbedingungen anbieten würden. +

www.sphair.ch



Foto Aldo Wicki

Die Schweizer Luftwaffe benötigt – selbst ohne Tiger-Nachfolger – rund ein Dutzend Militärpiloten pro Jahr.