

**Botschaft
über die Förderung des Flieger- und
des Fallschirmgrenadier-Nachwuchses**

vom 2. September 1981

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss, durch den der Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1972 über die Förderung des Flieger- und des Fallschirmgrenadier-Nachwuchses um weitere zehn Jahre verlängert wird.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

2. September 1981

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Furgler
Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Mit dem Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1958 (AS 1959 46) wurde die Förderung des fliegerischen Nachwuchses im wesentlichen zur Aufgabe des Staates. Dies rechtfertigte sich insbesondere

- *aus der nationalen Bedeutung der zivilen und der militärischen Luftfahrt;*
- *aus der notwendigen Abstimmung zwischen den zivilen und den militärischen Bedürfnissen und Laufbahnen;*
- *aus der Gleichstellung der Luftfahrtberufe im Verhältnis zu anderen technischen und akademischen Berufen, in denen die Grundausbildung weitgehend von der öffentlichen Hand übernommen wird.*

Der Bundesbeschluss von 1958 verteilte die Aufgaben auf dem Gebiet der Nachwuchsförderung auf das Bundesamt für Zivilluftfahrt, das Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr, die Swissair sowie den Aero-Club der Schweiz und private Fliegerschulen. Der Bundesbeschluss wurde am 20. Dezember 1972 ersetzt durch den neuen Bundesbeschluss über die Förderung des Flieger- und des Fallschirmgrenadier-Nachwuchses (SR 748.221.1); dieser bezog auch die Fallschirmgrenadiere in das System ein. Ergänzt wird dieser Beschluss durch die Verordnung vom 22. November 1972 über die Schweizerische Luftverkehrsschule (SR 748.221.11).

Die geltende, auf zehn Jahre befristete und Ende 1982 auslaufende Ordnung mit der fliegerischen Vorschulung und der Schweizerischen Luftverkehrsschule als den Hauptpfeilern der Nachwuchsförderung hat sich grundsätzlich bewährt. Sie soll durch den vorliegenden Beschlussentwurf nochmals um zehn Jahre verlängert werden. In der Zwischenzeit soll die Nachwuchsförderung entweder im Rahmen der Totalrevision des Luftfahrtgesetzes oder nötigenfalls durch eine Teilrevision in eine dauernde Regelung überführt werden.

Botschaft

1 Ausgangslage

11 Die nationale Bedeutung der Luftfahrt

Die hervorragende nationale Bedeutung der Luftfahrt wird in zwei Sektoren besonders deutlich: in der Flugwaffe und im Luftverkehr.

Der Flugwaffe kommt nach wie vor eine unerlässliche Rolle im Verteidigungskonzept der Armee zu.

Im Luftverkehr steht die Swissair als nationale Unternehmung im Vordergrund. Die übrigen Unternehmen des gewerbsmässigen Luftverkehrs spielen eine eher sekundäre, aber keineswegs unwichtige Rolle.

12 Der Bedarf an fliegendem Personal

Im vorliegenden Zusammenhang können wir uns auf die Piloten konzentrieren. In der Zivilluftfahrt spielt ferner der Bedarf an Bordtechnikern noch eine gewisse Rolle, während die Arbeit der Navigatoren mehr und mehr von automatischen Geräten übernommen wird.

121

Die Flugwaffe hatte im Durchschnitt der Jahre 1963–1972 einen Jahresbedarf von annähernd 30 Piloten; in den folgenden Jahren sank der Bedarf auf ungefähr die Hälfte; zurzeit beträgt er wieder etwa 24. Die Zahl 30 dürfte in den nächsten Jahren kaum überschritten werden.

122

Die Swissair hatte Ende 1979 einen Gesamtbestand von 840 Piloten (einschl. integrierter Bestand der Balair). 1958 wurde mit einem jährlichen Bedarf an Neuzugängen von 30 Piloten gerechnet. Diese Zahl wurde zwischen 1965 und 1970 wesentlich überschritten, nachher sank dann der Bedarf stark. Heute gehen die Schätzungen für die nähere Zukunft – im Zusammenhang mit den zu erwartenden Abgängen und mit der Flottenplanung – auf nahezu 50. Gleichzeitig muss die Swissair danach trachten, das Kontingent von annähernd 200 Ausländer-Piloten weiter abzubauen.

Im Vergleich zur Swissair fällt der Nachwuchsbedarf der übrigen Unternehmen vorläufig nicht stark ins Gewicht; auch das kann sich aber ändern.

123

Der Bedarf an Fluglehrern stellt sich heute für Motor- und Segelflug auf je 10–15 Piloten im Jahr.

13 Die Beziehungen zwischen Militär und Zivilluftfahrt

Der Nachwuchs der zivilen und der militärischen Luftfahrt wird aus demselben Reservoir gespiesen. Im Milizsystem dient ein Teil der Piloten sowohl der Flugwaffe als auch dem Luftverkehr. So ist es zweckmässig, die Massnahmen zur Förderung des fliegerischen Nachwuchses für beide Seiten zusammenzufassen.

Gewisse Schwierigkeiten ergeben sich für spätere Phasen nach zwei Richtungen hin:

- Erstens wird der Betrieb der Swissair (und in geringerem Grade auch jener der übrigen Luftverkehrsunternehmen) durch den Militärdienst ihrer Piloten erheblich belastet. Im Gesamtbestand der Swissair von rund 840 Piloten sind zur Zeit 264 Piloten der Flugwaffe. Zur Kompensation der militärdienstlich bedingten Abwesenheiten ist ein Mehr von 30–35 Piloten notwendig, was die Betriebsrechnung jährlich mit über 5 Millionen Franken belastet. Das ist ein Beitrag, wie ihn an sich auch andere Unternehmen an die Landesverteidigung leisten, aber er geht wegen der stärkeren dienstlichen Belastung der Militärpiloten quantitativ weiter.
- Zweitens könnte die Rekrutierung der militärischen Berufsflyer des Überwachungsgeschwaders dadurch beeinträchtigt werden, dass die Piloten, die an sich am Überwachungsgeschwader interessiert wären, auf den Eintritt überhaupt verzichten oder einen möglichst frühzeitigen Übertritt zur Swissair anstreben, um in ihrer zivilen Laufbahn nicht zurückgesetzt zu werden.

In beiden Bereichen konnten in den letzten Jahren zweckmässige Lösungen gefunden werden; das System spielt heute für beide Seiten befriedigend.

14 Die Ablaufphasen

141

Durch gezielte Information und Werbung wird der Jugend der Beruf des Piloten nahe gebracht; entsprechende Unterlagen werden den möglichen Anwärtern zur Verfügung gestellt.

142

Bei der Rekrutierung geht es darum, ungeeignete Anwärter auszuschneiden und nur die als geeignet erscheinenden vorzubereiten. Es ist eine Besonderheit der fliegerischen Ausbildung, dass sie lang und kostspielig ist; die Eignung kann nicht rasch aufgrund einfacher Kriterien festgestellt werden. Daher geht die Rekrutierung in einem längeren Prozess vor sich.

143

Die eigentliche Ausbildung zum Militär- bzw. Linienpiloten dauert in den militärischen Fliegerschulen 51 Wochen, in der zivilen Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) 17 Monate oder abgekürzt nur 12 Monate für bereits ausge-

bildete Berufs- und Militärpiloten. Möglicherweise muss die Ausbildung der SLS in absehbarer Zukunft verlängert werden.

15 Die Organisation

151

Das Schwergewicht der Aufklärung und Werbung ist auf die Fliegerische Vorschulung (FVS) ausgerichtet. Die Aufgabe ist dem Aero-Club der Schweiz übertragen.

Für die Vorschulung findet die Selektion wie folgt statt:

- die Einschreibung und die erste Ausscheidung der Interessenten bezüglich der Grundanforderungen wird durch den Aero-Club der Schweiz vorgenommen;
- die Zulassungsprüfung geht in drei Phasen vor sich: regionale Eignungsprüfungen durch das Fliegerärztliche Institut (Vorselektion), medizinisch-psychologische Prüfung durch das Fliegerärztliche Institut in Dübendorf (zentrale Selektion), sanitärische Untersuchung durch Vertrauensärzte des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.

In diesem Prozess vermindern sich die gültigen Einschreibungen von annähernd 1800 auf ungefähr 280 Anwärter (d. h. rund 16%), die dann zur fliegerischen Vorschulung aufgeboten werden.

152

Die Ausbildung in der fliegerischen Vorschulung wird vom Aero-Club der Schweiz organisiert und in den Flugschulen der Privatluftfahrt durchgeführt. Dabei hat sich eine gewisse Konzentration schon daraus ergeben, dass bestimmte materielle und personelle Anforderungen gestellt werden müssen. Zur Zeit basieren die für die FVS geeigneten Ausbildungsstellen auf folgenden Flugplätzen:

Motorflug:

Altenrhein, Bern-Belp, Birrfeld, Colombier, Genf-Cointrin, Grenchen, Locarno, Lommis, Pruntrut, Schupfart, Sitten und Triengen.

Segelflug:

Amlikon, Birrfeld, Grenchen, Schänis und Schupfart.

Für einen Teil der Ausbildung ist die Benützung weiterer Flugfelder erforderlich.

Die Grundschulung im Motor- oder Segelflug findet in zwei Kursen von je zwei Wochen Dauer statt, die ein Jahr auseinanderliegen. In den Kursen I nehmen etwa 280 Anwärter teil; von ihnen werden etwa 25 Prozent ausgeschieden. Der Rest von rund 200 Anwärtern kann im folgenden Jahr am Kurs II teilnehmen; hier scheidet wiederum etwa ein Viertel der Teilnehmer aus. Die übrigen kom-

men in Frage für die Ausbildung zum Militärpiloten, Linienpiloten in der SLS, Berufspiloten des Nichtlinienverkehrs oder Fluglehrer.

153

Die Aufsicht über die fliegerische Vorschulung obliegt einer eidgenössischen Kommission, die zurzeit zusammengesetzt ist aus dem stellvertretenden Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt als Vorsitzendem, je einem Vertreter der Flieger- und Fliegerabwehr-Truppen, der Swissair, der übrigen Luftfahrtunternehmen oder der Fliegerschulen und des Aero-Clubs der Schweiz. Die unmittelbare Überwachung wird durch Inspektoren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, des Bundesamtes für Militärflugwesen und Fliegerabwehr sowie der SLS besorgt.

154

Die Schweizerische Luftverkehrsschule wird im Auftrag und auf Rechnung des Bundes durch die Swissair betrieben; sie bildet vor allem die Linienpiloten aus. Ein Schulvorstand (dem ein Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt angehört) überwacht und berät den Schulleiter; diese Funktion ist dem Chef der Ausbildung Flugdienst der Swissair übertragen. Die Swissair stellt auch das Lehrpersonal. Die Piloten werden bis zum Erwerb des Ausweises für Berufspiloten und der Sonderbewilligung für Instrumentenflug ausgebildet; dazu erhalten sie die theoretischen Grundlagen für die spätere Erteilung des Linienpiloutenausweises und werden ausserdem für den Einsatz als zweiter Pilot auf Strahlflugzeugen im Linienverkehr vorbereitet. Es werden vier Kurse pro Jahr durchgeführt. Die Kursdauer beträgt 17 Monate für Anfänger bzw. 12 Monate für Militär- und Berufspiloten. Der Kurs zerfällt in drei Ausbildungsstufen. Die Aufsicht obliegt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt.

155

Weder für Zivil- noch für Militärpiloten führt der Weg ausschliesslich über die fliegerische Vorschulung. Die Flugwaffe nimmt gegebenenfalls Anwärter auf, die sich über eine andere fliegerische Grundausbildung ausweisen können. Die Swissair übernimmt grundsätzlich nur Piloten aus der SLS; etwa ein Drittel der Schüler stammt jedoch aus eigener Rekrutierung ausserhalb der fliegerischen Vorschulung, welche wegen der begrenzten Schülerzahl den Bedarf nicht vollständig zu decken vermag.

Die Ausbildungsmöglichkeiten und Ausbildungswege sind auf nachstehender Übersicht synoptisch dargestellt.

FLIEGERISCHE VORSCHULUNG
Motorflug oder Segelflug
Anmeldung beim Aero-Club der Schweiz
FVS-Kurs 1 mit 18 Jahren
FVS-Kurs 2 mit 19 Jahren

FLIEGERISCHE WEITERBILDUNG
Kurse organisiert vom BZL

Vorbereitungskurse
im Motorflug und im Segelflug
für angehende Berufspiloten
und Fluglehrer
in der Leichtfliegerei

Zur Linienspiotenselektion werden
auch Piloten ohne Fliegerische
Vorschulung FVS und Bewerber ohne
Flugerfahrung zugelassen.

LINIENPILOTENAUSBILDUNG
Schweizerische Luftverkehrsschule SLS

Selektion durch die Schweizerische
Luftverkehrsschule SLS

Mehrstufiger Ausbildungsgang:

- Führerausweis für Berufspiloten
- Sonderbewilligung Instrumentenflug
- theoretische Grundlagen für späteren
Linienspiotens-Führerausweis

Ausbildungsdauer: ca. 17 Monate für
ab initio-Piloten, ca. 12 Monate für
Militär- und Berufspiloten

LINIENPILOTENLAUFBAHN
(Beispiel SWISSAIR)

Umschulung auf das Basisflugzeug DC-9

Copilot auf DC-9 sowie auf grösseren
Flugzeugtypen während ca. 10-12 Jahren
anschliessend

Kommandant auf DC-9 sowie auf
grösseren Flugzeugen

MILITÄRPILOTENAUSBILDUNG
Flugwaffe

Selektion durch das
Fliegerärztliche Institut FAI

Fliegerische Vorschulungsperiode
(während Rekrutenschule)

(Unteroffiziersschule)

Fliegerschule 1. Teil
Fliegerschule 2. Teil

Brevetierung zum Militärpiloten

MILITÄRPILOTENKARRIERE

Milizpilot oder
Berufspilot des Ueberwachungsgeschwaders,
UeG (späterer Einstieg
in die Linienspiotenslaufbahn möglich) oder

Instruktionsoffizier/Instruktionsunteroffizier
der Fliegertruppen,
oder
Werkflieger AMF/Testpilot GRD

16 Finanzierung

161 Fliegerische Vorschulung (FVS)

Der Bund vergütet dem Aero-Club und den Fliegerschulen, die Kurse der fliegerischen Vorschulung durchführen, die Selbstkosten, während die Teilnehmer eine Einschreibgebühr (zur Zeit Fr. 100.-), einen Teil der Kosten für Unterkunft und Verpflegung sowie die Unterlagen für den theoretischen Unterricht zu bezahlen haben.

Die jährlichen Leistungen des Bundes für die fliegerische Vorschulung entwickelten sich seit 1960 wie folgt:

Jahr	Fr.	Jahr	Fr.
1960	463 000	1970	1 050 000
1961	589 000	1971	1 120 000
1962	499 000	1972	1 023 000
1963	504 000	1973	1 112 000
1964	618 000	1974	1 221 000
1965	680 000	1975	1 311 000
1966	713 000	1976	1 324 000
1967	742 000	1977	1 179 000
1968	814 000	1978	1 212 000
1969	926 000	1979	1 405 000
		1980	1 450 000

162 Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS)

Grundsätzlich werden die Ausbildungskosten der Linienpiloten wie folgt aufgeteilt:

- Der Bund übernimmt die Kosten der Grundausbildung, die interessierten Unternehmen die Kosten der Weiterausbildung auf die von ihnen betriebenen Flugzeugmuster.
- Die Schüler bezahlen ein Schulgeld von derzeit 200 Franken für jede der drei Ausbildungsstufen oder eine Ausbildungspauschale, wenn sie Ausländer oder nicht für den Dienst in schweizerischen Unternehmen vorgesehen sind.

Schüler, die für den Übertritt zur Swissair vorgesehen sind, erhalten von dieser während der Ausbildung ein Monatssalär.

Die Nettoaufwendungen des Bundes für die SLS haben sich seit der Gründung wie folgt entwickelt:

Jahr	Fr.	Jahr	Fr.
1959	1 370 000	1963	1 595 000
1960	627 000	1964	1 720 000
1961	482 000	1965	2 435 000
1962	2 660 000	1966	2 478 000

Jahr	Fr.	Jahr	Fr.
1967	3 896 000	1974	6 115 000
1968	4 070 000	1975	4 116 000
1969	3 876 000	1976	5 118 000
1970	4 139 000	1977	4 553 000
1971	4 495 000	1978	4 680 000
1972	4 589 000	1979	6 100 000
1973	4 472 000	1980	5 681 000

Die Kosten der Swissair für die Weiterausbildung eines Piloten auf der DC-9 betragen gegen 80 000 Franken für den Co-Piloten und 120 000 Franken für den Kommandanten; die spätere Weiterbildung zum Co-Piloten einer DC-10 erfordert nochmals über 140 000 Franken. Insgesamt gibt das Unternehmen derzeit im Jahr über 20 Millionen Franken für die Weiterbildung seiner Piloten aus.

2 Zusammenfassende Würdigung

21

Die Fragen im Zusammenhang mit der Förderung des fliegerischen Nachwuchses sind im Bericht über die schweizerische Luftfahrtspolitik 1980 eingehend behandelt worden. Dieser Bericht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt wurde vor der Herausgabe von der Eidgenössischen Luftfahrtkommission durchberaten und mit andern Bundesstellen abgestimmt. Der Bundesrat kann sich den darin enthaltenen Würdigungen hinsichtlich der Förderung des fliegerischen Nachwuchses anschliessen. In der vorliegenden Botschaft konnten weitgehend die Überlegungen und Ausführungen aus dem Bericht übernommen werden.

22

Es ist nicht erstaunlich, dass in einer Zeit, in der die Umweltbelastung durch die Luftfahrt stark im Vordergrund steht, auch die Förderung des fliegerischen Nachwuchses, zumal diese zugegebenermassen kostspielig ist, unter Beschuss geraten ist. Es sei namentlich etwa auf die Arbeiten von Karl Oftinger (Kriterien für die Bewilligung eines Sportflugplatzes, SJZ 1976, S. 143, sowie Lärmbekämpfung, in Schweizerisches Umweltschutzrecht, Zürich 1973, S. 301) und in jüngster Zeit von Peter Ettler (Die Polizeirechtsetzung gegen Luftfahrtimmissionen in der Schweiz, Zürich 1979, S. 240) hingewiesen. Die Kritik von Ettler richtet sich gegen den extensiven Gebrauch des Argumentes der Nachwuchsförderung bei der Abwägung der Interessen im Bewilligungsverfahren für Flugplätze. Weder Ettler noch Oftinger bestreiten indessen, dass die Gewinnung von Militär- und Linienpiloten im öffentlichen Interesse liegt.

Die derzeitige Ausgestaltung der Förderung des fliegerischen Nachwuchses ist gewiss nicht die einzig mögliche. Bei einer unvoreingenommenen Prüfung anderer sich bietender Lösungen muss immerhin folgendes beachtet werden:

Es wäre denkbar, in der fliegerischen Vorschulung auf eine klare Trennung des zivilen und des militärischen Sektors auszugehen. Dabei wäre nicht viel zu gewinnen, aber einiges an Möglichkeiten einer rationellen Zusammenarbeit und Bedürfniskoordination zu verlieren.

Auch eine Verstaatlichung der fliegerischen Vorschulung oder der Schweizerischen Luftverkehrsschule wäre als Modell denkbar. Es bestände aber keine Gewähr dafür, dass solche Lösungen, die ja begriffswesentlich einen Ausbau des Staatsapparates bedeuten, im Ergebnis wirtschaftlicher würden.

Die Funktion der fliegerischen Vorschulung entschädigungslos dem Aero-Club der Schweiz überbinden zu wollen, käme einer Einstellung gleich, denn der Aero-Club der Schweiz hätte wohl weder ein zwingendes Interesse daran, noch wäre er in der Lage dazu. Hingegen wäre es denkbar, dass der Bund auf die Schweizerische Luftverkehrsschule verzichten und die Fortführung dem Ermessen der Swissair anheimstellen würde. Es ist anzunehmen, dass die Swissair im eigenen Interesse die Schule weiterführen würde. Darin läge eine erhebliche Einsparung zugunsten des Bundes, doch wären die folgenden schwerwiegenden Nachteile damit verbunden:

- Man würde das Prinzip wieder preisgeben, dass die Luftfahrtberufe bezüglich Grundausbildung nicht wesentlich schlechter gestellt sein sollen als technische und akademische Berufe in andern Feldern.
- Man würde die Berücksichtigung anderer Interessen als derjenigen der Swissair selbst ebenso wie einen entsprechenden Ausbau der Schule wesentlich erschweren.

24

Gesamthaft kann die derzeitige Ordnung wie folgt gewürdigt werden:

Die Förderung des fliegerischen Nachwuchses durch den Bund und die dafür geschaffenen Instrumente der fliegerischen Vorschulung und der Schweizerischen Luftverkehrsschule haben ihren Zweck erfüllt. Der Pilotennachwuchs der Flugwaffe konnte sichergestellt, die Rekrutierung der künftigen Verkehrspiloten wesentlich erleichtert werden.

Der finanzielle Aufwand war freilich beträchtlich. Die Kosten scheinen insbesondere dann hoch, wenn man sie auf die einzelnen Absolventen umlegt. Bezüglich der fliegerischen Vorschulung muss man aber von der Tatsache ausgehen, dass sie nicht so sehr der Ausbildung dient als einen Selektionsprozess darstellt. Dank diesem ist dann dort, wo wirklich hohe und unvermeidliche Kosten entstehen, nämlich in der eigentlichen Ausbildung, der Ausscheidungskoeffizient recht gering, und erst recht kommt ein Ausscheiden nach vollendeter Ausbildung nur noch in Ausnahmefällen vor. Die Erkenntnis, dass dies auch anders sein könnte, ist ein Anhaltspunkt dafür, dass es sich um eine wirtschaftliche

und rationelle Lösung handelt. Die vorgenommene Delegation und die Dezentralisation auf der Stufe FVS entsprechen nicht nur dem föderalistischen Prinzip, sondern auch der Notwendigkeit, sich der regionalen Verteilung des Nachwuchses anzupassen. Es ist eine Lösung, die den schweizerischen Verhältnissen angepasst ist. Unvoreingenommene und periodisch wiederholte Umschau im Ausland hat bisher nichts zu Tage gefördert, das sich als bessere Lösung aufdrängen würde.

Den Schwerpunkt der Selektion in höhere Stufen zu verlegen und in der Berufstätigkeit selbst höhere Ausscheidungsquoten in Kauf zu nehmen, wäre nicht nur unwirtschaftlich, sondern auch menschlich und – in der Berufstätigkeit – auch unter dem Gesichtspunkt der Betriebssicherheit bedenklich.

3 Rechtspolitische Überlegungen zugunsten der Verlängerung der geltenden Ordnung

Die Bedeutung, welche der Förderung des fliegerischen Nachwuchses zukommt, würde es gewiss rechtfertigen, deren derzeitige Grundlagen in das Luftfahrtgesetz überzuführen. In dieser Richtung laufen auch die Vorarbeiten für eine Totalrevision des Luftfahrtgesetzes. Es scheint uns richtig, dieser Totalrevision im jetzigen Zeitpunkt nicht vorzugreifen, sondern vielmehr den geltenden Bundesbeschluss um weitere zehn Jahre zu verlängern. Im Zusammenhang mit der Totalrevision des Luftfahrtgesetzes wird auch zu prüfen sein, ob allenfalls gegenüber der geltenden Regelung der Förderung des fliegerischen Nachwuchses materielle Änderungen angezeigt sein werden. Zurzeit jedenfalls zeichnet sich eine derartige, den unbestrittenen Zielsetzungen der Nachwuchsförderung besser entsprechende Lösung noch nicht ab.

4 Ergebnis von Konsultationen

Die Eidgenössische Aufsichtskommission für die fliegerische Vorschulung und die Eidgenössische Luftfahrtkommission haben der Vorlage zugestimmt.

Aus der Mitte der Luftfahrtkommission wurde die Auffassung vertreten, dass im unbestrittenermassen auch im öffentlichen Interesse liegenden Helikopterbereich vom Bund hinsichtlich Nachwuchsförderung zu wenig getan werde. In diesem Zusammenhang wurde festgehalten, dass die geltende, zur Verlängerung vorgeschlagene Fassung des Bundesbeschlusses eine vermehrte Nachwuchsförderung im Helikopterflugwesen an sich zuliesse. Demgegenüber muss berücksichtigt werden, dass an Helikopterpiloten kein vergleichbarer Mangel besteht. Der Bundesrat wird aber dieser Frage bei der Überprüfung der Ausbildungserlasse nochmals seine Aufmerksamkeit schenken.

5 Finanzielle und personelle Auswirkungen

51 Finanzielle Auswirkungen

Wie aus den Ausführungen unter den Ziffern 161 und 162 hervorgeht, haben die fortschreitende Teuerung, die Verwendung moderneren Flugmaterials und

die seit zwei Jahren aus Bedarfsgründen erhöhte Teilnehmerzahl, nicht zuletzt aber auch die stark angestiegenen Treibstoffkosten, den Aufwand für die fliegerische Vorschulung und die Schweizerische Luftverkehrsschule stetig anwachsen lassen. Es muss damit gerechnet werden, dass auch bei knapp kalkulierter Entschädigung die Kosten für die fliegerische Vorschulung in absehbarer Zeit die Zweimillionengrenze jährlich überschreiten werden, während der Nettoaufwand für die Schweizerische Luftverkehrsschule nach Abzug der durch die Swissair zurückzuzahlenden Anteile an den Ausbildungskosten auf 6–7 Millionen jährlich ansteigen könnte.

52 Personelle Auswirkungen

Personelle Auswirkungen ergeben sich keine.

6 Richtlinien der Regierungspolitik

Die Vorlage ist in den Richtlinien der Regierungspolitik der laufenden Legislaturperiode enthalten.

7 Verfassungsmässigkeit

Der Ihnen unterbreitete Verlängerungsbeschluss stützt sich wie derjenige vom 20. Dezember 1972 auf die Artikel 20 (Heerwesen) und 37^{ter} (Luftfahrt) der Bundesverfassung.

8005

**Bundesbeschluss
über die Förderung des Flieger- und
des Fallschirmgrenadier-Nachwuchses**

Entwurf

Änderung vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 2. September 1981¹⁾,
beschliesst:*

I

Der Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1972²⁾ über die Förderung des Flieger- und des Fallschirmgrenadier-Nachwuchses wird wie folgt geändert:

Art. 8a (neu)

Die Geltungsdauer des Beschlusses wird bis zum 31. Dezember 1992 verlängert.

II

¹⁾ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

²⁾ Er tritt am 1. Januar 1983 in Kraft.

8005

¹⁾ BBl 1981 III 269

²⁾ SR 748.221.1

Botschaft über die Förderung des Flieger- und des Fallschirmgrenadier-Nachwuchses vom 2. September 1981

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	81.055
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.10.1981
Date	
Data	
Seite	269-281
Page	
Pagina	
Ref. No	10 048 472

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.