

## Hotel-Minibars sind Energiefresser

Bern. – Die hergebrachten Kleinkühlschränke in Hotelzimmern sind wahre Energiefresser. Laut dem Bundesamt für Energie könnten die Schweizer Hoteliers im Jahr etwa zwei Millionen Franken an Stromkosten einsparen, wenn sie effizientere Geräte installieren würden. Im Vergleich zu energie-sparenden Haushaltskühlschränken verbrauchen Minibars bei einem viel kleineren Fassungsvermögen bis zu vier Mal mehr Energie, wie das Bundesamt gestern weiter mitteilte. (sda)

Weitere Infos: www.bfe.admin.ch

## Blair und Martullo in Interlaken

Thun. – Der frühere britische Premierminister Tony Blair ist der Stargast am nächsten Swiss Economic Forum, das nächsten Juni in Interlaken (Bern) stattfindet. Weitere Referenten sind der US-Ökonom und Nobelpreisträger Paul Krugman sowie der künftige Präsident der Schweizerischen Nationalbank, Philipp Hildebrand, wie die Organisatoren gestern mitteilten. Als Rednerin ist auch die Chefin der Ems-Gruppe, Magdalena Martullo, angemeldet. (sda)



Tony Blair

## Kein Durchbruch an WTO-Konferenz

Genf. – Die 7. Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation WTO ist gestern in Genf ohne Durchbruch bei den Handelsverhandlungen zu Ende gegangen. Die Minister unterstrichen aber, die Doha-Runde 2010 zu Ende bringen zu wollen. Die Positionen blieben indes unverändert. Der politische Wille reiche derzeit für einen Abschluss nicht aus, konstatierte Bundespräsidentin Doris Leuthard. Ende Januar würden sich am World Economic Forum in Davos gut 30 Minister treffen. (sda)

# Der Schweiz droht schon bald ein Mangel an Piloten

**Die Nachwuchsförderung in der Schweizer Luftfahrt läuft seit Jahren schleppend. Hohe Ausbildungskosten und der Sparkurs der Fluglinien haben den Pilotenberuf unattraktiver gemacht. Nun zeichnet sich ein Mangel ab.**

Von Robert Wildi

Zürich. – Alles spricht vom Wirtschaftsaufschwung, und auch in der Flugindustrie deuten sich erste Silberstreifen am Horizont an. So sucht die zweitgrösste deutsche Fluglinie Air Berlin, die in Zürich ein kleines Drehkreuz betreibt, 700 Flugbegleiter und 120 Copiloten – unter anderem in Zürich und Basel. Das dürfte erst der Anfang sein. Andere Fluggesellschaften werden bei sich verdichtenden Anzeichen einer Erholung nachziehen und ihre Personalbestände aufstocken. Im Fall der Piloten ist dies jedoch nicht so rasch möglich. Eine durchschnittliche Ausbildung dauert rund 2,5 Jahre.

### Mehr Flugzeuge, weniger Piloten

Silvio Dreier, Geschäftsführer der zu Martin Ebners Helvetic Airways Group gehörenden Zürcher Flugschule Horizon, befürchtet: «Sobald die Flugindustrie nach der aktuellen Krise wieder zum normalen Geschäft zurückfindet, dürften Piloten bei verschiedenen Airlines in der Schweiz Mangelware werden.» Er stellt spätestens seit dem Swissair-Grounding ein krasses Missverhältnis zwischen der zu geringen Anzahl neu ausgebildeter Piloten und dem raschen Wachstum in der Flugbranche fest.

Zahlen stützen seine Aussage: Gemäss Statistik des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl) waren per Ende 2002 in der Schweiz 1381 Berufspiloten Inhaber eines gültigen Führerausweises. Per Ende 2008 ist diese Zahl um einen Drittel auf 916 gesunken. Die Airline-Industrie ist in dieser Periode in der Schweiz allerdings gewachsen. Und sie wird weiter wachsen. Berechnungen des US-Flugzeugherstellers Boeing zufolge muss nämlich allein Europa bis ins Jahr 2026 über 75 000 neue Piloten ausbilden, um das enorme Wachstum in der Luftfahrt bewältigen zu können. Dreier ist deshalb überzeugt, dass die Schweizer Airline-Industrie auf einen Pilotenmangel zusteuert.



Auf den Aufschwung nicht vorbereitet? Die Nachwuchsförderung für Piloten in der Schweiz wird kritisiert.

Bild Keystone

Bei der Swiss geht man das Thema gelassen an. «Es fehlen bei uns keine Piloten», meint ein Sprecher. Die Swiss brauche jedes Jahr 60 bis 80 neue Piloten, und diese bilde man in der betriebseigenen Pilotenschule

## Berufsbegleitende Pilotenausbildung

Um dem Problem der hohen Ausbildungskosten entgegenzuwirken, welche viele Interessierte von einer Pilotenausbildung abschrecken, hat die Flugschule Horizon (Helvetic Airways) einen neuen berufsbegleitenden Lehrgang lanciert und unterstützt die künftigen Piloten mit Teilzahlungsmodellen. Horizon hat im letzten Jahr 40 neue Linienpiloten ausgebildet. 20 Prozent davon erhielten danach eine Anstellung bei der Muttergesellschaft Helvetic Airways, die übrigen fanden bei anderen Fluggesellschaften eine Stelle. (row)

aus. Ein weiterer Ausbau der Ausbildungsaktivitäten sei nicht geplant.

Für Dreier genügt es indes nicht, nur den Eigenbedarf zu decken. Er gibt zu bedenken, dass die Swiss in der Schweiz nur ein Drittel der grossen Personenflieger bewege. Daneben würden auch Airlines wie Air Berlin (Belair), Helvetic Airways und Easy Jet viele neue Piloten brauchen. Noch extremer sei die Situation in der markant wachsenden Geschäftsfliegerei. Horizon will daher ihre Ausbildungsfrequenz kurzfristig um 50 Prozent auf jährlich 60 Piloten erhöhen.

### Aerosuisse fordert Bundesgelder

Unmut herrscht auch bei Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt. «Die Nachwuchsförderung in der Luftfahrtbranche beschäftigt uns schon seit der Luftfahrtkrise im Jahr 2001», sagt Verbandspräsident Paul Kurrus. Damals hätten sich viele Piloten neu orientiert und ihre berufliche Zukunft in anderen Branchen gesucht. Kurrus verteidigt als Vizedirektor bei der Swiss aber die zurückhaltende Pilotenausbildung der nationalen Fluggesellschaft und spielt den Ball stattdessen nach Bern. Der Bund nehme seinen Bildungsauftrag in der Luftfahrt nicht mehr wahr, kritisiert Kurrus. Die Grundausbildung eines Linienpiloten kostet heute rund 120 000 Franken. Vor 15 Jahren habe sich der Bund mit über 25 Millionen Franken an der zivilen Pilotenausbildung beteiligt, so Kurrus. «Heute sind es nur noch 1,2 Millionen», mahnt er.

Bei der Swiss geht man das Thema gelassen an. «Es fehlen bei uns keine Piloten», meint ein Sprecher. Die Swiss brauche jedes Jahr 60 bis 80 neue Piloten, und diese bilde man in der betriebseigenen Pilotenschule

### Bazl winkt ab

Beim Bazl prallt die Kritik ab. Es könne doch nicht Aufgabe des Bundes sein, Rekrutierungs- und Ausbildungskosten für private Gesellschaften zu tragen, sagt Sprecher Daniel Göring. Die früher vom Bund mitfinanzierte Luftverkehrsschule zur Pilotenausbildung sei in den Neunzigerjahren genau aus diesem Grund gestrichen worden. Auch bei der Bewirtschaftung ihrer Pilotenkorps könne das Bazl den Airlines nicht dreinreden, so Göring. «Wir sind erst gefordert, wenn die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist.»

# GM-Chef wird vor die Tür gestellt

**Musste «Fritz» wegen Opel gehen? Die plötzliche Ablösung von GM-Chef Frederick Henderson hat heftige Spekulationen ausgelöst.**

Von Thomas J. Spang

Detroit. – Als General Motors im Juli wie Phoenix aus der Konkurs-Asche stieg, warb der amerikanische Autobauer mit einem TV-Spot um das Vertrauen seiner Kunden. In der Hauptrolle gab der erst kürzlich zum Verwaltungsratspräsidenten gekürte Edward Whitacre das Versprechen einer 60-Tage-Geld-zurück-Garantie auf alle GM-Autos ab. Schon damals fragten einige Analysten, warum Whitacre und nicht der weithin bekannte Konzernchef Frederick «Fritz» Henderson in dem Spot auftauchte.

Seit Dienstag ist der schnaubbärtige CEO seinen Job los. Auf einer hastig arrangierten Medienkonferenz tauchte an seiner Stelle wieder ein anderer auf, um den Neuanfang zu ver-

künden. «Wir müssen unseren Fortschritt beschleunigen», erklärte Whitacre nach einer turbulenten Verwaltungsratsitzung, an der Henderson seinen Rücktritt eingereicht hatte. Er werde vorübergehend in Personalunion die Funktion des CEO mit übernehmen, liess Whitacre die staunende Presse wissen. Der neue Mann am Lenkrad des Autobauers nannte zunächst keine Gründe für die mysteriöse Ablösung.



«Fritz» Henderson

### Die Kehrtwende bei Opel

Seitdem schiessen die Spekulationen ins Kraut. War Henderson doch erst im März an die GM-Spitze gerückt. Eine mögliche Erklärung könnten die gravierenden Missstimmigkeiten zwischen CEO und Verwaltungsrat bei der Opel-Kehrtwende liefern. Während Henderson am Verkauf der GM-

Tochter an das Magna-Konsortium festhalten wollte, zwang ihn der Verwaltungsrat zu einer öffentlichen Kehrtwende. Die von der US-Regierung neu eingesetzten Direktoren stellten offen in Frage, wie der US-Autobauer sich auf einem globalen Markt behaupten wolle, wenn es die Perle seines Auslandsgeschäfts nicht länger unter seiner Kontrolle habe.

### Schon seit längerem geplant?

Prügel steckte Henderson auch für den geplatzten Verkauf der Saturn-Marke ein. Am Dienstag beriet der Verwaltungsrat zudem über den jüngsten Flop bei der angestrebten Veräusserung der schwedischen GM-Tochter Saab. Ein Teilnehmer der Sitzung behauptete gegenüber der «New York Times», dies sei nicht der letzte Tropfen gewesen, der das Fass zum Überlaufen gebracht hätte. Vielmehr habe es schon seit einiger Zeit Überlegungen gegeben, jemanden von aussen als CEO zu holen. «Fritz» stand einfach nicht genügend für die notwendigen Veränderungen.»

# EU findet keine Einigung zum Bankgeheimnis

**Ein Kompromissvorschlag der schwedischen EU-Präsidentschaft zum Bankgeheimnis ist gestern in Brüssel chancenlos geblieben.**

Von Daniel Saameli

Brüssel. – Das Bankgeheimnis in der EU wird vorerst nicht weiter gelockert; die EU-Finanzminister konnten sich gestern erneut nicht einigen. Die schwedische EU-Präsidentschaft hatte zwar einen Kompromissvorschlag präsentiert, doch mehrere EU-Staaten verweigerten die Diskussion. Zugleich warfen sie Luxemburg vor, sich querzustellen. Der luxemburgische Finanzminister Luc Frieden zeichnete allerdings ein anderes Bild: «Luxemburg ging einige Schritte auf die anderen EU-Staaten zu. Aber diese kamen uns nicht entgegen.»

Luxemburg will am Informationsaustausch auf Anfrage gemäss OECD-

Standard festhalten, um das Bankgeheimnis zu wahren. Der automatische Informationsaustausch kommt für das Grossherzogtum nur in Frage, wenn alle Finanzzentren – unter anderem auch Singapur und Hongkong – darunter fallen. Andernfalls werde Kapital aus der EU abfliessen, warnte Frieden: «Das wäre nicht nur für Luxemburg, sondern für die ganze EU schlecht.»

### Die Schweiz bleibt im Fokus

Der Druck aus Brüssel auf die Schweiz scheint gleichwohl weiter zuzunehmen. Im schwedischen Kompromissvorschlag heisst es, dass Luxemburg und Österreich ihre Betrugsbekämpfungsabkommen mit Drittstaaten erst dann ratifizieren müssen, wenn diese besagten Drittstaaten den automatischen Informationsaustausch ebenfalls zum Ende der Übergangsfrist einführen. Das würde das Ende des Schweizer Bankgeheimnisses bedeuten.